

نشأة الجمارك الكويتية

ودورها في تدعيم سيادة الكويت على منافذها

الاستاذ الدكتور

جمال زكريا قاسم

مركز البحوث والدراسات الكويتية

نوفمبر ٢٠٠٠م


بسم الله الرحمن الرحيم

تصدير

هذا البحث الثاني الذي يصدره مركز البحوث والدراسات الكويتية بمناسبة مرور مائة عام على تأسيس الإدارة الجمركية في الكويت . ولا يعني هذا الاحتفال أنه لم تكن الرسوم الجمركية معروفة في الكويت قبل هذا التاريخ ، فقد ذكر لوريمر أن حكام الكويت كانوا يفرضون على البضائع العابرة ضريبة لا تتجاوز ١٪ في عام ١٧٩٠م ، وارتفعت تلك النسبة إلى ٢٪ عام ١٨٣١م ، وهي نسبة ضئيلة لم تستدع إيجاد إدارة منظمة لهذه المهمة .

وبعد أن تعززت مكانة الكويت في عهد الشيخ مبارك الصباح وبرزت كقوة تجارية سياسية لها ثقلها عند رأس الخليج العربي ، يقودها حاكم قوي طموح ؛ عندئذ بدأت تظهر محاولات السلطات العثمانية بالبصرة بغرض فرض نوع من الإشراف التجاري والجمركي على منافذ الكويت البحرية ، واستمرت تلك المحاولات بصور مختلفة ، وكان الرفض هو الرد الطبيعي من الشيخ مبارك الصباح على تلك المحاولات ، ثم قام في مايو ١٨٩٩م بتأسيس إدارة جمركية تابعة له ألحقها بميناء الكويت .

ويركز هذا البحث على تاريخ إنشاء الادارة الجمركية في الكويت والصراعات الإقليمية والدولية المتعلقة بهذا الأمر ، وكيف واجهت الكويت الأطماع والمشكلات التي اعترضتها في سبيل تدعيم هذا المرفق المهم وتأكيد سيادتها عليه .

ويتقدم مركز البحوث والدراسات الكويتية من الأستاذ الدكتور جمال زكريا قاسم أستاذ التاريخ الحديث بجامعة عين شمس والخبير المختص بدراسات الخليج العربي بخالص الشكر والتقدير على استجابته الكريمة بإنجاز هذا البحث بما توافر فيه من حقائق موضوعية ومعلومات موثقة عن هذا المرفق الحيوي منذ تاريخ نشأته وحتى الآن .

ونأمل أن يسهم ذلك في إفساح المجال لمزيد من البحوث والدراسات المتخصصة عن كثير من مرافق الكويت الأخرى .

والله الموفق والمستعان

أ . د . عبدالله يوسف الغنيم

رئيس مركز البحوث والدراسات الكويتية

مقدمة

تعد الدوائر الجمركية بمثابة السلطة الحكومية التي تشرف على المنافذ البرية والبحرية للإقليم الجمركي الذي يشكل الأراضي والمياه الإقليمية الخاضعة لسيادة الدولة .

وعلى الرغم من أن تأسيس الإدارة الجمركية في الكويت يرجع إلى عام ١٨٩٩ أي في خلال السنوات الأولى من عهد الشيخ مبارك الصباح ١٨٩٦-١٩١٥ ، حيث كانت تعرف آنذاك بقسم جمارك الشيخ - وبذلك يكون قد مضي على تأسيسها مائة عام أو يزيد - إلا أن ذلك لا يعني أن الكويت لم تمارس سيادتها على منافذها البرية والبحرية قبل ذلك التاريخ ، إذ يستدل من كتابات الرحالين وتقارير وكلاء الشركات الأوروبية العاملة في الخليج أن الكويت منذ نشأتها ومنذ انفراد آل صباح بحكمها في السنوات الأولى من القرن السابع عشر كانت تمارس سيادتها الضريبية على البضائع الواردة إليها أو المصدرة منها أو العابرة في أراضيها وموانئها (١) .

(1) Bombay Government, Selections from the Records of Bombay Government, vol, XXIV, Bombay 1856, Historical Sketech of the Uttoobee Tribe of Arabs 1716-1853. p.361 sq.

ويفهم مما جاء في تلك الكتابات والتقارير أن حكام الكويت الأول - قبل نشأة الإدارة الجمركية الحديثة - كانوا يعهدون إلى ملتزمين أو متعهدين بتحصيل قيمة ما يفرضونه من ضرائب . وعلى الرغم من أنه لم يكن هناك نظام موحد أو تعريفة موحدة إلا أن الكويت قد تميزت عموما بانخفاض ضرائبها مقارنة بغيرها من المواني أو الأقطار المجاورة لها . وكانت الضرائب المفروضة على الواردات طبقا للاصطلاحات التجارية المستخدمة آنذاك تعرف بالإدخالية أو الآمدية ، والضرائب المفروضة على الصادرات بالإخراجية أو الرفدية ، وكانت البضائع والسلع المصدرة تعامل معاملة البضائع العابرة «الترانزيت» من حيث تخفيض قيمة الضرائب المفروضة عليها أو حتى إعفائها في كثير من الأحيان .

ونستعرض في هذا البحث نشأة الجمارك الكويتية وتطورها ، والصراعات الإقليمية والدولية وآثارها على الإدارة الجمركية ، مع الإشارة إلى أهم الاتفاقيات العربية والعالمية ، معتمدين في كل ذلك على المصادر المعتمدة والوثائق التاريخية .

راجين أن ينال هذا البحث الموجز عناية المختصين لإيلاء تاريخ هذا المرفق المهم المزيد من الرعاية والاهتمام .

مدخل

نشاط الكويت التجاري قبل ظهور النفط

قد يكون من المفيد قبل أن نعرض للتطور الجمركي في الكويت أن نلم بنشاطها التجاري وأهمية موقعها في مجال التجارة الإقليمية والعالمية . وثمة ما يؤكد أن الكويت اعتنقت منذ نشأتها مذهب الحرية التجارية قبل أن ينادي به فلاسفة الاقتصاد الطبيعيون في النصف الثاني من القرن الثامن عشر ، الذين طالبوا بإلغاء القيود التي تعوق حرية التجارة . وليس من شك في أن ممارسة الكويت للحرية التجارية كانت من أهم العوامل التي ساعدت على نشاطها التجاري وازدهارها الاقتصادي .

وقد أفادت الكويت من موقعها الجغرافي الذي منحها أهمية كبيرة في مجال الملاحة والتجارة حيث ظلت تحتفظ بمكانتها كأهم ميناء بحري شمال إقليم الأحساء أو إقليم الهجر -كما كان يطلق عليه -كما أنها تنفتح غربا على صحراء شبه الجزيرة العربية ، وبالإضافة إلى ظهيرها البري اشتملت ملحقاتها البحرية على جزيرتي وربة وبوبيان ، فضلا عن

جزيرة فيلكا التي تقع عند مدخل جون الكويت والجزر التابعة لها شمالا وجنوبا ، ومن أبرزها مسكان وعوهة وكبر وقاروه وأم المرادم وغيرها[1] .

وقد تميز الكويتيون بنقل التجارة بين موانى الخليج وسواحل الهند والشرق الإفريقي ، ووصلت أسفارهم إلى العديد من بلدان الشرق الأقصى . وقد أشاد كثير من الرحالين الأوروبيين بالنشاط البحري والتجاري للكويت وبموقعها الجغرافي المتمثل في الإطلالة البحرية التي تجمع بين نهاية الطرق البحرية القادمة من الشرق وبداية الطرق البرية عبر الصحراء باتجاه بغداد وحلب إلى سواحل الليفانت (البحر الأبيض المتوسط) . ومن ثم فإن موقع الكويت الجغرافي كانت له ميزتان رئيستان أفادت منهما كميناء بحري ثم كمحطة للقوافل التجارية ، وبالتالي فإن الازدهار التجاري الذي تمتعت به الكويت كان يعتمد إلى حد كبير على التجارة العابرة عبر منافذها البرية والبحرية . وقد أفاد الكويتيون من عمليات النقل البحري كما أفادوا أيضا من التجارة البرية عبر الصحراء ، حيث كان التجار يهدفون من إنزال بضائعهم في الكويت أن ينقلوها على ظهور الجمال إلى حلب أو بغداد ليتجنبوا المكوس

---

(١) ٢ ج . ج . لوريمر ، دليل الخليج - القسم الجغرافي - الجزء الرابع ، ترجمة مكتب الترجمة بالديوان الأميري ، الدوحة ١٩٧٠ ، ص ١٧٣٢ .

الجمركية الباهظة التي كانت تجبى على بضائعهم في البصرة أو الازدواج الضريبي في بغداد [1] .

وطبقا لما أشار إليه لوريمر في عام ١٧٩٠ أن حكام الكويت لم يكونوا يفرضون سوى نسبة ضئيلة من الضرائب لا تتعدى ١٪ من قيمة البضائع العابرة ، وإن كانت تلك النسبة قد ارتفعت في عام ١٨٣١ إلى ٢٪[2] . وليس من شك في أن أهمية ميناء الكويت ونظمها التجارية الحرة وانخفاض ضرائبها ومعاملتها السمحة للوافدين إليها كلها عوامل أدت إلى تحقيقها التفوق والتغلب على منافسيها ، وجلبت إليها مئات السفن التجارية وفضلت على غيرها من موانئ الخليج الأخرى .

وقد استرعى نمو الكويت وازدهارها البحري والتجاري نظر الرحالين العرب والأجانب الذين توافدوا عليها أو كتبوا عنها منذ السنوات الأولى من القرن الثامن عشر . ولعل من أوائل الرحالين الذين زاروا الكويت بعد ما يقرب من مائة عام على تأسيسها السيد مرتضى بن علوان الدمشقي الذي مر بالكويت في عام ١١٢١هـ / ١٧٠٩م [3] .

---

(١) أحمد مصطفى أبو حاكمة ، تاريخ الكويت - القسم الأول من الجزء الأول - لجنة تاريخ الكويت ، الكويت ١٩٦٧ ، ص ٢٨٨ .

(٢) ج .ج . لوريمر ، مصدر سبق ذكره ، القسم التاريخي ، الجزء الأول ، ص ١٥٠٦ ، ١٥١٠ .

(٣) انظر رحلة مرتضى بن علوان الدمشقي ، نسخة مصورة ضمن مجموعة من مكتبة برلين برقم ٦١٣٧ .

ويتضح مما أورده في تلك الفترة المبكرة أن الكويت كانت بلدة عامرة يعيش أهلها في رغد من العيش . كما يأتي ذكر الكويت أو القرين - كما كان يطلق عليها - في كتابات الرحالين الأوروبيين وتقارير الوكلاء الرسميين للشركات الأوروبية العاملة في الخليج في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر .

ويعد التقرير الذي كتبه البارون كنيبهاوزن Kniphausen ، الذي كان مسئولا عن وكالة شركة الهند الشرقية الهولندية في جزيرة خرج إلى رؤسائه في باتافيا في عام ١٧٥٤ ، أول كتابة رسمية أوروبية تتحدث عن الكويت حيث يذكر في تقريره أن الكويت غدت قوة بحرية متنامية لها العديد من السفن المتينة الصنع ، والتي تصل إلى ثلاثمائة سفينة يعمل عليها أربعة آلاف رجل ويستعملونها في أنشطتهم التجارية والمعيشية(١) . ولم يكن تقرير كنيبهاوزن هو التقرير الوحيد الذي أشاد بالكويت إذ تحفل سجلات شركة الهند الشرقية البريطانية وحكومة بومباي بالعديد من التقارير الرسمية التي تؤكد أهمية الكويت التجارية(٢) .

---

(١) عبد الله الصالح العثيمين ، العلاقات بين الدولة السعودية الأولى والكويت ، الطبعة الثانية ، الرياض ١٤١١هـ - ١٩٩٠ ، ص ٧٨ .

(٢) أحمد مصطفى أبو حاكمة ، مرجع سبق ذكره - القسم الأول من الجزء الأول - ص ١٢ .

ويمكننا التعرف على المعدل السريع لنمو الكويت فيما ذكره الرحالين الدانيماركي كارستن نيبور Neibuhrفي عام ١٧٧٢ ، الذي أشاد بما حققته الكويت من نشاط ملاحي وتجاري ، حيث ذكر أن سكانها يمتلكون ثمانمائة سفينة يصنعونها بأنفسهم ويستوردون الأخشاب اللازمة لبنائها من الهند (١) . وتطرد معلوماتنا عن الانتعاش التجاري الذي حققته الكويت في الربع الأخير من القرن الثامن عشر من خلال ما سجله الرحالين إبراهام بارسونز Parsons ، الذي تزامنت رحلته إلى الخليج مع حصار الفرس للبصرة واحتلالهم لها ما يقرب من أربع سنوات من ١٧٧٥ إلى ١٧٧٩ ، وما ترتب على ذلك الاحتلال من ازدهار تجاري عاشته نتيجة تحول تجارة البصرة إليها (٢) .

ويتوالى ازدهار الكويت التجاري في القرن التاسع عشر استنادا إلى ما سجله الرحالون الأجانب والمقيمون البريطانيون في الخليج الذين قاموا بزيارات لها خلال ذلك القرن ، وهم طبقا للترتيب الزمني الرحالين جيمس بكنجهام Bucinghamالذي زار الكويت في عام ١٨١٦ وذكر أن القرين - الذي يعرفه العرب بالكويت - ميناء عظيم الشأن معظم سكانه من التجار (٣) . وفي تقرير وضعه الكابتن بروكس

(1) Carsten Neibuhr , Travels through Arabia and other Countries in the East , Translated by Rupert Heren , vol.2 , Edinburgh , 1792, p. 126 sq.

(2) Abraham Parsons , Travels in Asia and Africa , London 1808 , pp. 167 - 172.

(3) James Buckingham, Travels in Assyria, Media and Persia, London 1829, p. 462 sq.

Brooks من ضباط البحرية البريطانية في الهند في عام ١٨٢٩ أورد فيه أن الكويت هي الممول الرئيسي لشمال وأواسط الجزيرة العربية بالقمح والسلع الغذائية الضرورية ، وكان مما استلفت نظره أسطولها التجاري الكبير الذي يعمل في الخليج والبحر الأحمر وشرق إفريقيا وسواحل السند ومالبار وبومباي [١] . وفي عام ١٨٣١ زار الكويت الرحالين الإنجليزي ستوكلر Stocqeler ، وتحدث بدوره عن نشاطها التجاري والملاحي [٢] .

وقد استرعت الحرية التجارية وقلة المكوس التي كانت تفرضها الكويت على التجارة القادمة إليها نظر الكثيرين من الرحالين والمقيمين البريطانيين في الخليج ، ففي تقرير بعث به الكولونيل هنل Henell المقيم البريطاني في الخليج إلى حكومة الهند في عام ١٨٤٢ ذكر فيه أن شيخ الكويت ، وكان في ذلك الوقت الشيخ جابر بن عبد الله الصباح ١٨١٣-١٨٥٩ لا يتحصل على عوائد على التجارة باستثناء ضريبة

---

(١) يعقوب يوسف الحجي ، صناعة السفن الشراعية في الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ١٩٩٨ .

(٢) خالد سالم محمد ، الكويت في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر - حوادث وأخبار - الطبعة الأولى ، الكويت ١٩٩٥ ، ص١٤٣ ، وقد صدرت رحلة ستوكلر بعنوان :

Fifteen Months Pilgrimage through Untrodden Tracts of Khuzistan and Persia 2 vols. , London, 1832.

ضئيلة كانت تفرض على السلع التي يأتي بها البدو إلى الكويت ، وأن الدخل الذي كانت تحققه الكويت من وراء فرضها لتلك الضريبة كان لا يتجاوز ثلاثة آلاف ريال سنويا ، أما ميناء الكويت فقد وصفه بأنه ميناء حر لا قيود فيه . ويؤكد الكولونيل كمبال Kemball الذي خلف هنل في المقيمية البريطانية في الخليج صحة ما ذكره سلفه ، وذلك في التقرير الذي بعث به إلى حكومة بومباي في عام ١٨٤٥ (١) .

وفي عام ١٨٦٣ زار الكويت الرحالين الإنجليزي وليم بالجريف Palgrave ، ووصفها بكونها أكثر موانى الخليج نشاطا وحركة ، وأرجع نشاطها التجاري إلى قلة ما يفرضه حكامها من مكوس جمركية لا تتجاوز ٢٪ من قيمة التجارة الواردة إليها(٢) . ويتفق الكولونيل لويس بلي Pelly المقيم البريطاني في الخليج -الذي زار الكويت في أثناء رحلته التي قام بها ليقابل الإمام فيصل بن تركي ١٨٤٢-١٨٦٥ في عاصمته

(١) عن تقارير المقيمين البريطانيين في الخليج التي كانوا يرسلونها إلى حكومة بومباي يمكن الرجوع إلى
Selections from the Records of Bombay Government, Bombay 1856 Historical Sketch of the Uttoobee Tribe of Arabs 1716-1853, p361 sq

انظر أيضا خالد سالم محمد ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٥٠ - ١٥١ .

(2) W.G. Palgrave, Narrative of a Year's 1862-1863, Journey through Central and Eastern Arabia vol.2, London 1865, p. 388sq.

بالرياض في فبراير من عام ١٨٦٥ - مع ما ذكره بالجريف في أن الكويت مدينة تجارية نشطة وسكانها من أقدر بحارة الخليج ، وأضاف إلى ذلك أن الكويتيين أهل ثقة في أخلاقهم ومعاملاتهم . ولعل أهم ما استلفت نظره قدرة الكويت على أن تجتذب إليها التجار من مختلف العناصر والأجناس ، وأرجع ذلك إلى حرية تجارتها وسماحة حكامها وملاءمتها لكي تكون مرسى للسفن التجارية البخارية ومحطة للبرق ، وتنبأ لها بمستقبل عظيم الشأن .

ويتضح من التقرير الذي بعث به «بلي» إلى حكومته ما يتمتع به تجار الكويت من سمعة طيبة وشهرة كبيرة في سواحل الهند والخليج العربي وسواحل البحر الأحمر وشرق إفريقيا ، وأكد بصفة خاصة على دورهم في نقل البضائع والمواد الغذائية إلى الأقطار الأخرى المجاورة لهم ، حيث يستوردون الأرز من سواحل المالبار والتمور من البصرة ، كما يستوردون الأخشاب لصناعة السفن من سواحل الهند الغربية ، وذكر بصدد ذلك أن الكويتيين من أفضل بناة السفن في الخليج ، وأن الكويت مدينة صحية تندر بها الأوبئة والأمراض . ولم يقصر «بلي» حديثه على تجارة الكويت البحرية وإنما ركز إلى جانب ذلك على تجارتها عبر المنافذ البرية ، حيث ذكر أن التجار الكويتيين يقايضون البدو - الذين يأتون إلى

الكويت في فصلي الشتاء والربيع - بما يحملونه من الصوف والخيول بالبن والأرز وغير ذلك من الضروريات المعيشية . ولعل ما استرعى اهتمام «بلي» بصفة خاصة تمتع السكان عموما بحرية مزاولة أنشطتهم ، وأن تدخل السلطات الحاكمة في أي نوع من أنواع النشاط البشري قليل ، فضلا عن أن الحاجة إلى مثل هذا التدخل قليل أيضا (١) .

وعقب ثلاث سنوات من رحلة «بلي» إلى الرياض زار الكويت في عام ١٨٦٨ الرحالين الأمريكي أ . لوشر Lucher ، وقد وفد إليها على ظهر أول سفينة بخارية تصل إلى ميناء الكويت ، الذي وصفه بكونه أهم ميناء بحري في شمال الخليج ، وأكد مهارة الكويتيين في قيادة السفن الشراعية التي يبحرون بها إلى مسافات بعيدة تصل إلى مواني الهند وشرق إفريقيا والشرق الأقصى(٢) .

وعلى الرغم من العلاقات التجارية النشطة التي ربطت الكويت

---

(1) Lewis Pelly :Report on a journey to the Wahabee Capital of Riyadh in Central and Eastern Arabia , Bombay , 1866

ويمكن الرجوع إلى الترجمة العربية لرحلة بلي والتعليق عليها في كتاب رحلة إلى الرياض تحقيق عبد الله الشيخ وعويضة بن متيريك الجهني ، الرياض ١٤١١هـ .

(٢) أ . لوشر ، الكويت عام ١٨٦٨ ، ترجمة عبد الله الصانع ، الكويت ١٩٥٩ ، ص ٥٢ .

بكل من الهند وشرق إفريقيا والبحر الأحمر وبلدان الشرق الأقصى ، إلا أنه يصعب تناول تلك العلاقات على نحو دقيق لعدم توافر البيانات والإحصائيات الصحيحة عن طبيعة التعامل التجاري من حيث حجمه ومشكلاته ، وإن كان من الثابت أن النشاط التجاري وصل إلى درجة كبيرة من الانتعاش . ولعل ما يؤكد ذلك وجود وكالات تجارية وجاليات كبيرة العدد في كثير من تلك البلدان وخاصة في بومباي وجزيرة زنجبار . وقد أعرب آلان فاليارس Villiers عن شهرة الكويتيين البحرية والتجارية وعن الأسفار البعيدة التي يقومون بها ، وأوضح ذلك في كتابه « أبناء السندباد » - وكان يعني بهم الكويتيين - وقد وصف في كتابه هذا الطرق البحرية التي تسلكها سفنهم التي يقطعون بها آلاف الأميال البحرية . ومما يذكر أنه وضع كتابه اعتمادا على مصاحبته لبعض التجار الكويتيين في عام ١٩٣٨ في إحدى لسفن الشراعية الكويتية ، التي أبحرت من ميناء عدن إلى الساحل الشرقي لإفريقيا ومن ثم عادت إلى الخليج (١) .

ويتضح فيما أورده المقيمون والرحالون الأوروبيون وغيرهم مدى

(1) Allan Villiers , The Sons of Sinbad , London .1940. p.180 sq.

التطور التجاري الذي أحرزته الكويت خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر ، وهو تطور يعزى إلى مجموعة من العوامل ارتبط بعضها بظروف النشأة وارتبط بعضها الآخر بموقع مينائها المتميز على رأس الخليج وعلى مدخل الطريق الصحراوي الذي يصلها إلى بلاد الشام ، هذا فضلا عن الظروف السياسية والاقتصادية التي شهدتها منطقة الخليج ، والتي مثلت أسبابا موضوعية لما تمتعت به من ازدهار وغنى وفقا لمقاييس العصر .

ولعل مما ساعد على ازدهار الكويت النشاط التجاري الملحوظ للشركات الأوروبية ومشاركة التجار الكويتيين في نقل بضائع تلك الشركات بحرا عن طريق الخليج وبرا عن طريق قوافل الصحراء .وليس من شك في أن الكويت قد أفادت فائدة كبيرة من موقعها الجغرافي ومن أنظمتها التجارية الحرة ومن ضآلة ما تفرضه من مكوس على التجارة الواردة إليها ، وبالإضافة إلى تلك العوامل جميعها كانت القوى المجاورة لها تعاني الكثير من الفوضى والاضطراب حيث انتاب بلاد فارس الضعف والتمزق نتيجة الصراعات المستمرة بينها وبين الدولة العثمانية إضافة إلى تعرضها لغزوات القبائل الأفغانية . وكانت البصرة بدورها تعاني من الأوبئة والمجاعات ومن استمرار تعدي القبائل المجاورة عليها ،كما كانت نجد منقسمة على نفسها - قبل ظهور الدولة السعودية

الأولى – إلى العديد من المشيخات والإمارات الصغيرة المتناثرة ، هذا فضلا عن خلو ميدان الخليج السياسي من أية قوة كبرى تفرض هيمنتها ، مما أتاح للكويت فرصة التطور والنمو دون أن تتعرض لجشع الحكام الفرس أو لطمع الأتراك العثمانيين (١) .

والأهم من ذلك كله أن الدول الأوروبية التي خلفت البرتغاليين في السيطرة على بحار الشرق لم تكن قد بدأت تتطلع إلى الخليج ، إذ كانت منشغلة في صراعات ومنافسات استعمارية فيما بينها في شبه القارة الهندية . وقد أفادت الكويت من النشاط التجاري الذي كان يموج به الخليج على أثر كسر سياسة الاحتكار البرتغالي وظهور الشركات التجارية الأوروبية التي قامت على مبدأ حرية التجارة والملاحة ، وكان من الطبيعي أن تلجأ تلك الشركات إلى ميناء الكويت للإفادة من وضعه المستقر ومن موقعه الجغرافي في جون عميق يصلح لرسو سفنها الكبيرة ، فضلا عن تحكمه في الطريق الصحراوي إلى سواحل البحر المتوسط في الشمال ، وكان ذلك مما يغري تلك الشركات على التعامل مباشرة مع الكويت ، وخاصة لما عرف عن سكانها من مزاولة أنشطة

---

(١) أحمد مصطفى أبو حاكمة ، مرجع سبق ذكره – القسم الأول من الجزء الأول – ص ٦٣-٦٤ .

سلمية وتجارية حرة ، إذ إنه على الرغم من الفوضى والاضطرابات التي اجتاحت منطقة الخليج ، وخاصة في القرن الثامن عشر والسنوات الأولى من القرن التاسع عشر ، فلم يعرف عن الكويتيين مشاركتهم في الأنشطة البحرية المعادية للسفن الأجنبية ،كما فعل القواسم في الساحل العماني في تعرضهم للسفن الأجنبية .

وقد علل الكابتن كمبال Kemball المعتمد السياسي البريطاني في بغداد في عام ١٨٦٧ امتناع الكويتيين عن الاشتغال بالقرصنة - وهو التعبير الذي كان سائدا في ذلك الحين - بأنهم يعتمدون في أنشطتهم على التجارة الحرة ، وأن العدالة التي يمارسها حكامهم ساعدت على ابتعادهم عن الاشتغال بالقرصنة التي سادت المجتمعات الخليجية الأخرى[١] . ومع ذلك فإن الأنشطة التجارية الحرة التي كان يمارسها الكويتيون لم تحل دون تعرضهم لمنافسات شديدة من القوى المجاورة لهم ، وخاصة من القبائل النازلة في شط العرب أو على الساحل الشرقي من الخليج ، مما جعل الكويتيين يحرصون على بناء أسطول قوي .

(1) F.O. 195/803 A, A.B. Kemball to the Secretary to the Government of India 23rd January 1867.

المنافذ البرية للكويت

لم تقتصر أهمية الكويت التجارية على موقعها البحري فحسب وإنما كان لها أهمية تجارية برية نتيجة تحكمها في الطريق الصحراوي العظيم الذي يربطها ببلاد الشام وسواحل الليفانت . وكانت القافلة التجارية تقطع المسافة من الكويت إلى حلب في مدة تبلغ سبعين يوما ، وعلى الرغم من وعورة ذلك الطريق وقسوة عبوره إلا أنه كان أقصر كثيرا من طريق البصرة وبغداد . ولم تكن التقلبات السياسية أو الأوبئة والأمراض - التي كثيرا ما كانت تتعرض لها البصرة - هي التي حتمت على القوافل التجارية المتجهة إلى بلاد الشام استخدام طريق الكويت ، بل إن كثيرا من تلك القوافل كان تفضل استخدامه لكي تتجنب المرور بالبصرة حيث كان متسلموها يفرضون مكوسا جمركية باهظة على القوافل المارة بمدينتهم .

ولعل وكالة شركة الهند الشرقية الهولندية كانت من أوائل الوكالات التجارية الأوروبية التي أقامت علاقات سياسية وتجارية مع الكويت منذ منتصف القرن الثامن عشر ، حين أخذت كثير من السفن الهولندية تتجه إلى ميناء الكويت لتفريغ شحناتها من البضائع بغية تصديرها إلى الشام ومنها إلى أوروبا ، وذلك باستخدام طريق الكويت الصحراوي ، ومن ثم أفادت الكويت من تلك التجارة ، وانتعشت قرية

الجهراء التي أصبحت محطة مهمة للقوافل التجارية المتجهة إلى أقصى بلاد الشام .

وقد حدثنا الرحالين الإنجليزي إدوارد إيفز Ivesعن طريق الكويت الصحراوي ، الذي كان يشكل منفذا مهما للتجارة البرية . ويستشف مما ذكره أن حكام الكويت كانوا يسيطرون على ذلك الطريق بحكم ما يفرضونه من ضرائب على التجارة العابرة فيه أو القادمة منه ، وذكر بصدد ذلك أن القافلة التجارية كانت تتكون من خمسة آلاف بعير وألف رجل يقودونها ، مما يوضح النفوذ الذي كان يحظى به حكام الكويت في تأمين القوافل التجارية ، فضلا عما كانوا يتقاضونه من عوائد وقدر محدد من المال يتضمن رسم المرور ، إلى جانب إتاوات لرؤساء القبائل النازلين على طول الطريق ، إضافة إلى أجر رفقاء القافلة وحراسها وأدلائها (١) .

استطاعت الكويت بطريقها الصحراوي العظيم أن تحل بدلا من البصرة التي ظلت حتى سبعينيات القرن الثامن عشر تشكل نقطة عبور

(1)Edward Ives , A Journey from Persia to England , London , 1773, P. 207 sq

انظر أيضا أحمد مصطفى أبو حاكمة ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٧٣ - ٢٨١ .

وملتقى للقوافل التجارية ، حيث كانت السلع والبضائع الواردة إليها تنقل إلى فارس والهند وموانى الخليج ، ومنها ما كان ينقل بالطريق النهري إلى بغداد أو بالقوافل مباشرة إلى حلب . غير أن طمع وجشع السلطات المحلية في البصرة وبغداد أديا إلى خنق هذه التجارة المزدهرة بسبب الضرائب الباهظة التي كانت تفرض على هذه السلع ، ففي البصرة كانت تفرض ضريبة استيراد تعادل ٣٪ من قيمة البضائع الأجنبية و٥ , ٧ ٪ على البضائع الآسيوية ، فضلا عن الازدواج الضريبي في بغداد ، كما كانت هناك ضريبة تصدير تصل إلى ٥ , ٥ ٪ . ولم يكن التجار يسلمون مع ذلك من أذى الموظفين العثمانيين ، ومن سوء استغلالهم لسلطاتهم بينما كان الأمر مختلفا تماما في الكويت ، مما أدى إلى انتعاشها التجاري وزيادة كبيرة في دخلها نتيجة تزايد حجم التجارة الوافدة إليها(١) .

وقد ظلت الكويت تحقق فائدة كبيرة من تجارة القوافل بعد أن حلت شركة الهند الشرقية البريطانية بدلا من الهولنديين الذين انسحبوا من

(١) غيورغي بوندرايفسكي ، الكويت وعلاقاتها الدولية خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ، ترجمة ماهر سلامة ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ١٩٩٤ ، ص ٣٠ .

الخليج في عام ١٧٦٦ ، حيث أفادت الشركة من طريق الكويت وخاصة في سنوات احتلال الفرس للبصرة على عهد كريم خان الزندي خلال الفترة من عام ١٧٧٥ إلى عام ١٧٧٩ ، ومن ثم استطاعت الكويت أن تحقق لنفسها مكانة اقتصادية مهمة ، وساعدها على ذلك أهمية مينائها الصالح لرسو السفن الكبيرة وقلة المكوس التي كانت تفرضها على البضائع الآتية إليها أو المارة بها ، فضلاً عن سماحة معاملاتها التجارية . ولم يكن الأمر يتعلق ببضائع شركة الهند الشرقية البريطانية وبريدها الصحراوي بل إن تجار البصرة أنفسهم الذين هاجروا إلى الكويت أخذوا يرسلون تجارتهم عبر طريق الكويت الصحراوي تحاشيا للأوضاع المضطربة في البصرة ، وتخلصا من الضرائب الجمركية الباهظة التي كانت تفرض على متاجرهم من قبل السلطات العثمانية في العراق[١] . وكان بريد شركة الهند الشرقية البريطانية ينقل من الكويت على الجمال السريعة إلى حلب بمرافقة حراسة كبيرة . وقد أتاح استخدام ذلك الطريق للكويت أن تحقق لنفسها انتعاشا تجاريا ملحوظا بفضل حكمة الشيخ عبد الله الثاني الصباح ١٧٦٢-١٨١٢ الذي نأى بإمارته عن

---

(١) عبد الأمير محمد أمين ، المصالح البريطانية في الخليج العربي ١٧٤٧ - ١٧٧٨ ، ترجمة هاشم كاطع لازم ، منشورات مركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ، بغداد ١٩٧٧ ، ص ٢٣٩ .

ساحة الصراع العثماني الفارسي ، مما أدى إلى تحول تجارة شركة الهند الشرقية البريطانية إلى الكويت ، بعد أن كانت تأخذ طريقها إلى الزبير والبصرة وبغداد ومنها إلى سواحل البحر المتوسط ثم إلى أوروبا في الشمال .

ويجب ألا نغفل في هذا المقام الدور المهم الذي لعبه الشيخ عبد الله الذي أدار دفة الحكم في الكويت على مدى خمسين عاما حيث تجلت براعته الإدارية والسياسية في تحويله جزءا كبيرا من المتحصلات الضريبية إلى بناء وشراء السفن الشراعية الكبيرة لاستخدامها في النواحي التجارية والعسكرية إذا ما دعت الضرورة إلى ذلك ، حيث أدرك أن الجيران الكثيرين المحيطين بالكويت سوف يعملون على منافسته في التجارة التي أخذت تتدفق على ميناء الكويت ومزاحمته في الرزق الذي كان يحققه من ورائها (١) .

وبالإضافة إلى ما تمتعت به الكويت من أهمية تجارية واقتصادية اكتسبت أهمية سياسية نتيجة توثق العلاقات بينها وبين شركة الهند الشرقية البريطانية ، وخاصة حين انتقلت الوكالة التجارية التابعة لها في البصرة إلى الكويت بسبب تصاعد الخلافات بين موظفي الوكالة وباشا

(١) بوندرايفسكي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٩-٣٠ .

بغداد ، وبصدد ذلك تشير المصادر المعاصرة لتلك الفترة إلى أن موظفي الوكالة قرروا الانتقال إلى الكويت تجنبا للعقبات التي بدأت السلطات العثمانية تضعها في وجههم ، وكان ذلك الانتقال بمثابة إجراء تأديبي من جانب موظفي الوكالة على أمل أن تكون الخسائر الاقتصادية التي سوف تصيب البصرة من جراء انتقال الوكالة منها قادرة على تسوية تلك الخلافات ، التي أرجعها هارفورد جونز -Jonesمساعد رئيس الوكالة - إلى مؤامرات من قبل التجار اليهود المقيمين في البصرة ، بينما تشير مصادر أخرى إلى أن تلك الخلافات ترجع إلى أسباب مالية في الدرجة الأولى تتعلق بالضرائب الجمركية التي أخذت السلطات العثمانية تفرضها على البضائع التابعة للوكالة والتي وصلت إلى ٦٪ من قيمتها . وتخلصا من الأعباء الضريبية بدأت الكويت تجتذب إليها أنظار مسئولي الوكالة لما تميزت به من حرية تجارية وضرائب ضئيلة ، فضلا عن قربها من البصرة وبوشهر- وهما الميناءان الرئيسان اللذان كانت شركة الهند الشرقية البريطانية تمارس فيهما نشاطها - ولم تلبث أن اتخذت خطوة مهمة حين قرر كل من المستر مانيستي Manestyالمسئول عن وكالة البصرة - وهو رجل لعب دورا مهما ونشيطا في العلاقات بين بريطانيا والسلطات العثمانية في العراق - ومساعديه هارفورد جونز Harford

- Jonesالذي تقلد فيما بعد منصب سفير بريطانيا في إيران - وجورج رينو - Reinaudالذي اشتهر بكونه الأوروبي الوحيد الذي قدر له زيارة الدرعية عاصمة الدولة السعودية الأولى قبل سقوطها على أيدي قوات محمد علي في عام ١٨١٨ -نقل الوكالة إلى الكويت [١] .

وقد ذكر المستر هارفورد جونز أن الشيخ عبد الله قدم لموظفي الوكالة البريطانية كل التسهيلات اللازمة لمزاولة عملهم في الكويت ، كما أفادت تقارير الوكالة أنه أكرم وفادتهم . وقد أثمرت إقامة الوكالة البريطانية في الكويت في جعل باشا بغداد ينزل عند طلبات الإنجليز ومن ثم عادت الوكالة إلى البصرة بعد أن مكثت في الكويت سنتين وأربعة أشهر ، وعلى وجه التحديد من ٣٠ أبريل ١٧٩٣ إلى٢٧أغسطس ١٧٩٥ [٢] . ولم يلبث أن تكرر انتقالها إلى الكويت مرة أخرى خلال الفترة من ١٥ ديسمبر ١٨٢١ إلى ١٩ أبريل ١٨٢٢ حين تجددت الخلافات الضريبية حتى وصلت إلى درجة العداء السافر بين الوالي المملوكي داود باشا ١٨١٦- ١٨٣١ والمستر ريتش Richeالممثل

(١) ج .ج .لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء الثالث ، ص ١٥٠٧ .

(2) Brydges, Harford Jones , An Account of Transaction of His Majesty's Mission to the Court of Persia in the years 1807-1811, to which is appended a brief history of the Wahabees , vol.2 , London , 1834. p12 sq.

السياسي لدار الاعتماد البريطاني في بغداد . وكان ذلك العداء بسبب تعمد داود باشا إهمال نصوص الفرمانات العثمانية المتعلقة بالامتيازات الأجنبية ، وخاصة ما يتعلق منها بالضرائب الجمركية التي قرر مضاعفتها ، مما سبب أضرارا بالغة لحقت بتجارة شركة الهند الشرقية البريطانية في البصرة وبغداد ، كما صودرت كثير من السلع والبضائع القادمة من الهد في الجمارك العثمانية في العراق . ولم يلبث أن تصاعد الخلاف حتى وصل إلى قمته حين أقدم داود باشا على محاصرة المعتمدية البريطانية ، وعلى أثر ذلك أصدر المستر ريتش أوامره إلى الكابتن تيلور Tylorالمسئول عن الوكالة البريطانية في البصرة بإغلاقها والانتقال إلى الكويت . ولم تعد الوكالة إلى البصرة إلا بعد أن أذعن داود بشا لمطالب الإنجليز(١) .

تمكنت الكويت بسياستها المعتدلة وعلاقاتها المتوازنة مع القوى الخارجية وقلة ما تفرضه من مكوس أن تحقق لنفسها العديد من المزايا الاقتصادية والتجارية المهمة ، ومن الواضح أن تجارة الكويت البرية والبحرية والفوضى التي انتابت القوى المجاورة لها قد ساعدت على نموها ، وعلى الرغم من أن طريقها الصحراوي قد بدأ يفقد أهميته في

---

(١) بوندرايفسكي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٦٣ .

نقل بريد حكومة الهند البريطانية بسبب مد خطوط البرق في ستينيات القرن التاسع عشر - ونتيجة لافتتاح قناة السويس للسفن التجارية البخارية بداية من عام ١٨٦٩ - إلا أنه ظل مع ذلك يستخدم وإن كان على نطاق ضيق .

ترتب على نمو الكويت وازدهارها الاقتصادي أن أصبح تجارها من أكثر فئات المجتمع ثراء حيث استطاع كثيرون منهم أن يحققوا ثروات كبيرة نتيجة الأنظمة التجارية الحرة التي درجت عليها الكويت بل كان بعضهم أكثر ثراء من الحكام أنفسهم(١) . وقد اعتاد حكام الكويت استشارة كبار التجار في الأمور المتعلقة بالشئون التجارية والجمركية ، وكثيرا ما كانوا يعدلون عن قراراتهم بناء على تلك المشورة التي كانت تعد إقرارا لمبدأ الشورى الذي اعتادته الكويت منذ انفراد آل صباح بحكمها . وتجدر الإشارة بصدد ذلك إلى ما ذكره عبد العزيز الرشيد من أنه عندما اتسعت التجارة أيام الشيخ صباح بن جابر ١٨٥٩-١٨٦٦ حاول وضع رسوم على البضائع الخارجية ولكن التجار أبوا عليه ذلك وصارحوه بقولهم «لا نقبل أن تجعل على أموالنا ما لم يجعله أبوك ولا جدك من قبل » !

(1) Rupert Hay , The Persian Gulf States , The Middle East Institute, Washington , 1950. P. 101.

الفصل الأول

جمارك الكويت في مواجهة الأطماع العثمانية

جدير بالذكر أن الازدهار التجاري الذي تمتعت به الكويت أدى إلى محاولات متعددة من جانب السلطات العثمانية في العراق للنيل من سيادة الكويت الداخلية . وهناك محاولة بذلها نامق باشا والي بغداد ١٨٦٦-١٨٦٩ بهدف إدخال إدارة عثمانية في الكويت ، وفرض نوع من الإشراف التجاري والجمركي على منافذها البحرية ، بيد أن هذه المحاولة انتهت بالفشل الذريع نتيجة مقاومة الكويت للإجراءات التي اتخذها الباشا ، وظلت تتمتع بكيانها السياسي والاقتصادي كما استمر ميناؤها حرا . وتشير المصادر المعاصرة لتلك الفترة إلى أن نامق باشا اتجه إلى دعم نفوذ الباب العالي على الكويت حيث عمل على إنشاء جمرك عثماني بها من أجل التحكم في تجارتها ، غير أنه ووجه بمقاومة شديدة من قبل تجار الكويت لما يعنيه إنشاء ذلك الجمرك من فقدانهم الحرية التجارية التي اعتادوها (١) . ولما كانت تلك الأزمة ترجع في أسبابها إلى عوامل اقتصادية نجمت عن ازدهار الكويت التجاري نتيجة استخدام مينائها من قبل شركة الملاحة البخارية البريطانية - وكانت من كبريات

---

(1) Ali Hyder. The Life of Midhat Pasha , London , 1905 , p.54 .

شركات النقل العاملة في الخليج العربي والمحيط الهندي - كمحطة رئيسة ترسو عندها بواخرها ، وما تبع ذلك من كثرة تردد السفن التجارية على ميناء الكويت ، مما أحدث ضررا وركودا كبيرين بميناء البصرة فقد رأى الشيخ عبد الله بثاقب حكمته تفاديا لتلك الأزمة أن يطلب وقف مرور السفن البخارية في ميناء الكويت مؤقتا . وتقديرا من الكابتن كامبل القنصل البريطاني العام في بغداد لما سببه الانتعاش التجاري للكويت من ركود أصاب تجارة البصرة ، فقد أوصى حكومته بأن تعدل شركة البواخر البريطانية عن جعل الكويت أحد الموانى التي ترسو عندها بواخرها . . وإن كان ذلك إلى حين .

ولم يلبث أن أعقب نامق باشا في ولايته على بغداد مدحت باشا ١٨٦٩-١٨٧٢ ، وعلى الرغم من التنظيمات الإدارية التي استهدف بها فرض الهيمنة العثمانية على الساحل الغربي للخليج على أثر نجاح حملته على الأحساء في عام ١٨٧١ ، إلا أن تلك التنظيمات الإدارية التي وضعها لم تستطع أن تنال من كيان الكويت أو تمس سيادتها الداخلية ، فضلا عن أنها لم تؤثر على نشاطها التجاري . ولم يجد مدحت باشا بدا من الاعتراف بأن الكويت تتمتع بكيان خاص حتى أنه قرر استثناءها من جميع التكاليف العثمانية ، وذلك بعد أن أبدى الكويتيون صلابة في

رفض تغيير وضعية إمارتهم خشية تحملهم الرسوم الجمركية أو القيود التجارية التي كانت تفرضها السلطات العثمانية في العراق[1] . وعلى الرغم من الأوامر التي أصدرها مدحت باشا بإنشاء مركز جمركي عثماني في ميناء الكويت ، إلا أن ذلك المركز كان شكليا ولم يستمر أكثر من عامين اضطرت السلطات العثمانية إلى إغلاقه بعد أن تأكدت من عدم جدواه[2] .

غير أنه لم يلبث أن حدث تطور ملحوظ في علاقة الدولة العثمانية بالكويت حين وصل الشيخ محمد بن صباح إلى الحكم ١٨٩٢-١٨٩٦ ، وأبدى تقاربا ملحوظا مع السلطات العثمانية إلى درجة موافقته على إعادة تسيير الرحلات التجارية لبواخر شركة الملاحة الإنجليزية لصالح تلك السلطات ، مما أدى إلى استياء التجار الكويتيين وأصحاب السفن الشراعية لما أصبحوا يتعرضون له من منافسة شديدة أسفرت عن إصابتهم بأضرار اقتصادية فادحة . ولعل ذلك الاستياء كان عاملا مساعدا للشيخ مبارك الصباح - ضمن عوامل أخرى - للوصول إلى حكم الكويت .

---

(١) مذكرات مدحت باشا ، تعريب يوسف كمال حتاتة ، القاهرة ١٣٢٥هـ ، ص ١٨١ .

(2) F.O 371/5108 Affairs of Kuwait , Report by S.A. Kemball, 1901.

وتعد الفترة من ١٨٩٦ إلى ١٩١٥ فترة متميزة في تاريخ الكويت لعب في خلالها الشيخ مبارك بما عرف عنه من دهاء سياسي دورا كبيرا في تثبيت أركان الكويت ، وتأكيد سيادتها على منافذها البرية والبحرية مما جعله يعد بحق واحدا من أبرز مؤسسي الكيان السياسي والاقتصادي لدولة الكويت الحديثة . وكانت الاتفاقيات والتعهدات التي وقعها مع الحكومة البريطانية خلال الفترة فيما بين عام ١٨٩٩ حتى عام ١٩١٤ ، الأساس الذي استندت عليه وضعية الكويت الإقليمية والدولية في تلك الفترة حتى حصولها على الاستقلال الرسمي في يونية ١٩٦١ (١) .

وحقيقة الأمر أن الشيخ مبارك كان حريصا على تكريس سيادة الكويت والوقوف بصلابة ودهاء ضد محاولات الدولة العثمانية وسلطاتها المحلية في البصرة وبغداد المساس بالاستقلال التقليدي الذي كان يمارسه حكام الكويت منذ نشأة إمارتهم في السنوات الأولى من القرن السابع عشر الميلادي .

وعلى الرغم من أن وصول الشيخ مبارك إلى الحكم لم يجد اعترافا من السلطات العثمانية في البصرة ، إلا أنه بما عرف عنه من مناورة ودهاء

(١) ميمونة خليفة الصباح ، الاستقلال ظاهرة سياسية هامة في تاريخ الكويت الحديث ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، عدد خاص ، السنة السابعة عشرة مايو ١٩٩٢ ، ص ١٦٦ .

تمكن من الحصول بعد عام واحد من وصوله إلى الحكم -وعلى وجه التحديد في عام ١٨٩٧ - على لقب القائمقام الذي صدر بفرمان شاهاني اعترف فيه السلطان عبد الحميد الثاني ١٨٧٦-١٩٠٨ بالشيخ مبارك حاكما على الكويت . وليس من شك في أن قبول الشيخ مبارك للقب القائمقام كان خطة ذكية منه إذ لم يكن مركزه قد توطد بعد في الكويت ، وكان في حاجة شديدة للاستناد على قوة الدولة العثمانية لمواجهة المؤامرات التي كان تحيكها ضده السلطات العثمانية في البصرة ، بتأليب أعدائه عليه خاصة يوسف الابراهيم وابن الرشيد ، إلى جانب تعديات الموظفين التابعين لتلك السلطات على ممتلكاته وممتلكات أسرته في البصرة والفاو .

ونتيجة لازدياد الضغوط العثمانية على الشيخ مبارك وتأليب أعدائه عليه لم يجد بدا من الاتصال بالإنجليز ، حيث عقد مع الكولونيل ميد Meade اتفاقية ١٨٩٩ وبذلك أصبح موقفه أكثر قوة . وعلى الرغم من أن الاتفاقية كانت سرية في البداية ، إلا أن الدولة العثمانية سرعان ما علمت بها . وفي محاولة منها لتأكيد تبعية الكويت لها ، أو على الأقل التعرف على حقيقة الموقف فيها أصدرت في أغسطس من عام ١٨٩٩ أوامرها لوالي البصرة بإرسال مدير عثماني لإدارة ميناء الكويت .

واستجابة لأوامر الدولة العثمانية وصل في ٢ سبتمبر ١٨٩٩ موظف عثماني يصحبه خمسة جنود بهدف إدارة الميناء ، بيد أن الشيخ مبارك رفض استقبالهم وأرغمهم على العودة إلى البصرة في اليوم التالي . ونتيجة لذلك التحدي قررت الدولة العثمانية إنشاء دار عوائد جمركية تابعة لها في ميناء الكويت ، وأوفدت مفتشا للجمارك لإدارة المركز الجمركي العثماني المقرر إنشائه . وحين وصل ذلك المفتش إلى الكويت رفض الشيخ مبارك السماح له بالنزول إلى البر ، ودفع هذا الموقف المعارض من جانب الشيخ السلطات العثمانية في البصرة للقيام بعمل عسكري ضد الكويت . غير أن تلك السلطات سرعان ما تراجعت عن موقفها حين قدم القنصل البريطاني في البصرة تحذيرا لوالي البصرة من مغبة اتخاذ أي عمل عسكري ضد الكويت ، وبناء على أوامر الحكومة البريطانية قدم السير نيقولا أوكونور O' Conor السفير البريطاني في الآستانة إنذارا إلى الباب العالي جاء فيه أن الحكومة البريطانية وإن لم تكن لها أطماع في الكويت فإنها ترتبط بعلاقات ودية مع شيخها ، ومن ثم فإذا قامت السلطات العثمانية بأية محاولة لفرض سيطرتها أو رقابتها على جمارك الكويت دون موافقة مسبقة من حكومة صاحبة الجلالة البريطانية فلا مفر من نشوب مشكلة خطيرة بين الحكومتين . وردا على

ذلك الإنذار أبلغ ناظر الخارجية العثمانية السفير البريطاني بأن قضية تعيين مندوب عثماني لإدارة جمارك الكويت قد انتهت ، وليست هناك أية نوايا من قبل الدولة العثمانية لإنشاء دار جمركية في الكويت أو إرسال حملة عسكرية إليها ، وأنها لم تصدر أية تعليمات بشأن ذلك ، وأن المفتش الجمركي الذي وصل إلى الكويت كان موفدا من قبل قائد البحرية العثمانية في البصرة ، وألقي ناظر الخارجية العثمانية المسئولية على والي بغداد الذي كلفه بتلك المهمة دون موافقة الباب العالي ، وهكذا خرجت الدولة العثمانية من هذا المأزق بإلقاء التبعة على سلطاتها المحلية في البصرة وبغداد (١) .

تأسيس الإدارة الجمركية في الكويت

كان الشيخ مبارك يتوجس من استمرار محاولات الدولة العثمانية وسلطاتها المحلية في العراق السيطرة على تجارة الكويت ، وكان بعيد النظر في اتجاهه لإفشال محاولاتها حين بادر في مايو ١٨٩٩ بتأسيس إدارة جمركية تابعة له ألحقها بميناء الكويت واعتبرت قسما من أقسام

(١) عبد الله منسي ، المواجهة العثمانية البريطانية في الخليج العربي ١٨٦٩-١٩١٤ ، القاهرة ١٩٩٤ ، ص ١٢٢-١٢٣

الميناء ، وظلت تعرف حتى بداية التنظيمات الجمركية الحديثة بقسم جمارك الشيخ(١) . وكان الشيخ مبارك حريصا على إدارتها إدارة جيدة بحكم الإمكانات المتاحة آنذاك . وشرع في تحصيل ضرائب جمركية مقدارها ٥ ٪ على جميع الواردات القادمة إلى ميناء الكويت بما فيها تلك الواردات القادمة من الموانى العثمانية وخاصة ميناء البصرة ، الذي كان قبل إنشاء الإدارة الجمركية في الكويت معفيا من الضرائب الجمركية ، وفضلا عن ذلك منع الشيخ مبارك تموين السفن العثمانية من ميناء الكويت وأخضعها للتفتيش البحري أسوة بغيرها من السفن الأجنبية خشية تهريب الأسلحة أو غيرها من السلع والبضائع غير المشروعة (٢) .

ولم يلبث الشيخ مبارك في مواصلة تحديه للدولة العثمانية أن اتخذ خطوة أخرى حين رفض عروض البعثة الألمانية التي قدمت إلى الكويت في يناير من عام ١٩٠٠ برئاسة الهر ستمرش Stemirsh القنصل الألماني في الآستانة ، والتي كانت تهدف إلى الحصول منه على التنازل أو تأجير قطعة من أراضي الكويت لتكون نهاية لمشروع الخط الحديدي برلين -

(1)R/15/1/53, British Residency , Bushire , Kuwait Affairs 1901 by Colonel S,A, Kemball, See also F.O.78/5174 Turkey

(٢) مصطفى عبد القادر النجار ، التاريخ السياسي لعلاقات العراق الدولية بالخليج العربي ، دراسة في التاريخ الدولي ، البصرة ١٩٧٥ ، ص ٧٨ .

بغداد - الكويت . وكان الإصرار على أن تكون الكويت هي نهاية الخط الحديدي لما يتمتع به ميناؤها من عمق المياه على عكس ميناء البصرة الذي لا يستطيع استقبال السفن ذات الغاطس الكبير بسبب ضحالة القاع الطيني عند مصب شط العرب [١] . غير أن الشيخ مبارك أعلن رفضه لعروض البعثة الألمانية على الرغم من الإغراءات التي قدمت له من حيث انتعاش تجارة الكويت ، كما سترتفع أسعار أراضيها [٢] ، أو فيما سوف تصير إليه الكويت من المراكز التجارية المرموقة في الخليج ، بل إنها سوف تصبح بومباي أخرى ، خاصة وأن خطا من السفن البخارية يجرى تأسيسه في الوقت الحالي لتغذية الخط الحديدي المقترح ، ومن ثم ستأتي الشاحنات الضخمة إلى ميناء الكويت لأخذ ما تحمله القاطرات من بضائع . وكان رفض الشيخ مبارك للعروض الألمانية خوفا من أن تكون تلك العروض مناورة من جانب الدولة العثمانية في التخفي والتنكر من وراء ألمانيا ، فضلا عما سوف يترتب على وصول الخط

(١) من أهم المصادر التي تعرضت لخط سكة حديد بغداد ومحاولات مده إلى الكويت الدراسة التي وضعها إدوارد ميد بعنوان
Turkey , The Great Powers and Baghdad Railway , A Study in Imperialism , New York , 1925 .p198 sq.

(٢) عبد العزيز الرشيد ، تاريخ الكويت - وضع حواشيه وأشرف على تنسيقه يعقوب عبد العزيز الرشيد- بيروت ١٩٧٨ ، ص ٩٩

(١) ج .ج . لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء الثالث ، ص ١٥٣٧-

الحديدي إلى الكويت من تحكم المصالح الأجنبية في ميناء الكويت وخاصة فيما يتعلق بالجمارك [1] . وأكد الشيخ مبارك لرئيس البعثة الألمانية أن الكويتيين جميعهم خاصة التجار منهم ، لا يريدون امتداد الخط الحديدي إلى بلادهم وليس في استطاعته إرغامهم على ذلك [2] .

وفي محاولة من الدولة العثمانية التخلص من الشيخ مبارك أخذت تلقي بثقلها مع ابن الرشيد في نجد الذي استطاع بمساندة الدولة العثمانية له إيقاع الهزيمة به في معركة الصريف في مارس ١٩٠١ . ووجدت السلطات العثمانية في تلك الهزيمة الفرصة للزحف على الكويت ، حيث عهد أحمد فيظي باشا قائد الفيلق العثماني المخيم في بغداد إلى أحد ضباطه بالإغارة على الكويت . وكانت السلطات العثمانية في اتخاذها قرار الإغارة على الكويت متأثرة بضغط المعتمدين السياسيين الألماني والروسي في بغداد لتأكيد سيادة الدولة العثمانية على الكويت تحقيقا لمصالحهما . غير أنه على أثر علم الحكومة البريطانية بالاستعدادات العسكرية العثمانية ضد الكويت أصدرت أوامرها إلى قائد البارجة

---

(١) ج .ج . لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء الثالث ، ص ١٥٣٧- ١٥٣٨

(٢) حسين خلف الشيخ خزعل ، تاريخ الكويت السياسي ، الجزء الثاني ، بيروت ١٩٦٢ ، ص ١٣١

البريطانية بيرسيوس ، وكان آنذاك على مقربة من ميناء الكويت ليكون على أهبة الاستعداد لمنع نزول أية قوة عثمانية إلى الكويت ،كما قام الكولونيل كمبال المعتمد السياسي البريطاني في الخليج بزيارة الشيخ مبارك وإبلاغه بتوفير الحماية البريطانية له . وفي الوقت نفسه وصل محسن باشا والي البصرة إلى الكويت لمحاولة إقناع الشيخ مبارك بقبول دار عوائد جمركية عثمانية وإبقاء حامية عسكرية عثمانية في الكويت إلا أنه فشل في مهمته . ونتيجة للإنذار الذي وجهته الحكومة البريطانية إلى الدولة العثمانية انتهت تلك الأزمة في سبتمبر ١٩٠١ باتفاق الحكومتين البريطانية والعثمانية على إبقاء الوضع الراهن في الكويت(١) Status Quo . غير أن الدولة العثمانية لم تحافظ على ما التزمت به إذ لم يكد ينقضي أكثر من شهرين على تعهدها حتى أصدر السلطان عبد الحميد الثاني أمرا همايونيا بتشكيل وفد عثماني برئاسة السيد رجب النقيب لزيارة الكويت لكي يطلب من الشيخ مبارك الاعتراف بتبعية الكويت للدولة العثمانية ، وذلك بالموافقة على تأسيس مركز جمركي عثماني وإبقاء حامية عسكرية عثمانية . وفي أول ديسمبر ١٩٠١ وصل الوفد

---

(١) ج .ج . لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء الثالث ، ص ١٥٤٢-١٥٤٣

العثماني إلى الكويت على ظهر السفينة العثمانية «زحاف» . وكان الوفد مفوضا بتقديم عدة عروض للشيخ مبارك كانت تخيره إما بالحضور إلى الآستانة حيث يعين عضوا بمجلس الشورى العثماني بمرتب مائة وخمسين ليرة ذهبية شهريا ، أو يغادر الكويت ويقيم في إحدى الولايات التابعة للدولة ، أو يعترف صراحة بأن الكويت جزء لا يتجزأ من الدولة العثمانية ، وعليه أن يوافق في هذه الحالة على استقبال حامية عسكرية وإدخال هيئة جمركية عثمانية بالإضافة إلى هيئات أخرى إلى جانب موظفين عثمانيين لإدارة تلك الهيئات . أما إذا رفض الاستجابة إلى أحد تلك العروض فإن الدولة العثمانية سوف تستخدم ضده أقصى العقوبات ، بما في ذلك القوة العثمانية المرابطة في البصرة وبغداد إلى جانب عربان ابن الرشيد .

وحين علم أهالي الكويت بوصول الوفد العثماني أظهروا تماسكا قويا وشرعوا في بناء الاستحكامات الدفاعية ، في الوقت الذي تلكأ فيه الشيخ مبارك في استقبال الوفد العثماني الذي ظل قابعا في أحد بيوت أقرباء النقيب إلى أن أذن لهم الشيخ مبارك بالمثول بين يديه ، ومن ثم طلب منهم إمهاله ثلاثة أيام للنظر في عروض الدولة العثمانية واستشارة رعيته . وفي خلال تلك الفترة وصلت البارجة البريطانية سفنكس إلى

مياه الكويت ، كما تلقى إفادة عاجلة من المقيم البريطاني في الخليج جاء فيها أن الحكومة العثمانية سبق لها أن أعطت تعهدا بالمحافظة على الوضع الراهن في الكويت ، وبالتالي فإن العمل الذي تقوم به حاليا يتنافى مع ذلك التعهد وأن الحكومة البريطانية لن تسمح بأي تعد على الكويت من جانب الدولة العثمانية . وعلى أثر حصول الشيخ مبارك على تلك الضمانات بادر بإبلاغ الوفد العثماني بعدم استجابته لجميع العروض العثمانية ، في الوقت الذي أنذر فيه قائد البارجة البريطانية الوفد بمغادرة الكويت ، وإلا سوف يقوم بإطلاق النيران على السفينة المقلة لهم ، ولم يجد الوفد بدا من الامتثال للإنذار البريطاني وغادر الكويت على الفور .

لم تجد الدولة العثمانية بعد فشل محاولاتها في السيطرة على الكويت سوى التعدي على بعض مقاطعاتها الشمالية حين بادرت في يناير من عام ١٩٠٢ - على الرغم من تعهدها بالمحافظة على الوضع الراهن في الكويت بإرسال حاميات عسكرية إلى جزيرة بوبيان وأم قصر وسفوان ، وشرعت في بناء ثكنات عسكرية ومراكز بريدية في تلك المناطق التي كان الشيخ مبارك يعتبرها داخلة ضمن حدود أراضيه . وكانت الدولة العثمانية تهدف من تلك التعديات إلى السيطرة على خور عبدالله وشعابه إمعانا في الضغط على الكويت بعد رفضها امتداد الخط

الحديدي ، ومن ثم إتاحة الفرصة لتنفيذ المشروع الألماني للوصول إلى مياه الخليج (١) .

ولم يكن هناك سبيل أمام الشيخ مبارك لمواجهة استمرار النوايا العثمانية العدوانية ضد إمارته سوى توثيق علاقته بالحكومة البريطانية ، التي قدم لها مجموعة من التعهدات التي استطاع بواسطتها الوقوف أمام الدولة العثمانية والقوى الأوروبية المساندة لها . حيث تعهد في ٢٤ مايو ١٩٠٠ بحظر استيراد الأسلحة أو تصديرها من الكويت ، وذلك على الرغم من أن تجارة السلاح كانت تدر عليه عوائد جمركية كبيرة ، وخاصة أن تجارة الأسلحة والذخائر كان قد اتسع نطاقها في ذلك الوقت حتى أصبح الخليج بمثابة سوق رئيسية تفد إليه القبائل من أفغانستان ومن المناطق الشمالية الغربية من الهند للتزود بكل ما تحتاج إليه من سلاح لقتال بعضها البعض أو لتقف ضد نظم الحكم القائمة(٢) . ومما تجدر الإشارة إليه أن الاضطرابات القبلية على الحدود الهندية الأفغانية قد

(1) Sir N.O'Conor to the Marquess of Lansdowne , Constantinople 25th March 1902 , Records of Kuwait 1899-1921, Selected and Edited by Rush, A.de.L vol.1 Internal Affairs 1899-1921, Archive Editions, 1989,p 438.

(٢) ج . ج . لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء الأول ،ص٥٠٥ .

أثارت مشكلة تجارة السلاح في الخليج منذ عام ١٨٩٧ ، ومع ذلك لم تسترع الكويت الانتباه في اشتغالها بتلك التجارة إلا في عام ١٨٩٩ عندما تأكدت السلطات البريطانية أن كميات كبيرة من الأسلحة والذخائر مرت من مسقط ووصلت إلى الكويت ، ومن ثم استطاع الكولونيل كمبال المقيم السياسي البريطاني في الخليج إقناع الشيخ مبارك بأن يصدر بيانا يحظر فيه على رعيته التجارة في السلاح والموافقة على إعطاء سلطة التفتيش والمصادرة للسفن الحربية البريطانية والإيرانية أسوة بما ورد في الاتفاقية التي عقدتها الحكومة البريطانية مع شيخ البحرين في عام ١٨٩٨ . وقد وافق الشيخ مبارك من جانبه على أن يحظر حظرا مطلقا استيراد الأسلحة إلى الكويت أو تصديرها منها ، وأصدر إعلانا بذلك لكل من يهمه الأمر جاء فيه «ليكن معلوما لجميع من سيطلعون على هذا البيان أنه لما كان من المعروف أن تجارة الأسلحة في الهند البريطانية وإيران أصبحت محظورة فقد قررنا بناء على ذلك تجنيد كل إمكاناتنا لمساعدة الحكومة البريطانية والهندية لإيقاف هذه التجارة غير المشروعة ، وفيما يلي نعلن أنه ابتداءً من تاريخ هذا البيان يحظر حظراً مطلقاً استيراد الأسلحة والذخائر للكويت وإلى الأراضي التي تحت إدارتي وكذلك التصدير منها وسيتم وضع اليد على كل الأسلحة

والذخائر التي تستورد في المستقبل إلى أي جزء من أراضي الكويت أو تصدر منها ومن ثم تصادر »[1] .

وعلى الرغم من أن الشيخ مبارك منح حق التفتيش والمصادرة للسفن البريطانية إلا أن ذلك المنح كان شكلياً حيث تعذر على السفن البريطانية ممارسة التفتيش على سفن الكويت التي كانت لا تزال ترفع الراية العثمانية كمظهر من مظاهر الولاء لدولة الخلافة الإسلامية ،كما كانت هناك أسباب أخرى جعلت السلطات البريطانية نفسها تتجاوز عن تفتيش السفن الكويتية ، إذ كانت الحروب لا تزال قائمة بين الشيخ مبارك وابن الرشيد في نجد ، كما كان الأمير عبد العزيز - الملك عبد العزيز بن سعود فيما بعد - يعتمد على الكويت في تسليح قواته [2] . والأهم من ذلك أن الكويت كانت تستفيد فائدة كبيرة من الضرائب الجمركية التي كانت تفرضها على تجارة السلاح ، إذ كان متعهدو الجمارك في الكويت يفرضون ريالين (ماريا تريزا) عن كل بندقية كرسم جمركي ، بالإضافة

---

(١) انظر نص الاتفاقية التي عقدها الشيخ مبارك مع المقيم البريطاني في الخليج والخاصة بإيقاف تجارة الأسلحة والذخائر ، والبيان الذي أصدره الشيخ بشأن ذلك في ٢٤ محرم ١٣١٨ هـ - ٢٤ مايو ١٩٠٠ ، لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء السادس ص ٣٧٧٢-٣٧٧٤

(1) HRP Dickson, Kuwait & Her Neighbours, London,1956.pp 141-142

إلى أن الشيخ مبارك كان يحصل على ضريبة مقدارها أربعة جنيهات إسترلينية عن كل قطعة . وقدر الدخل الذي كان تتحصل عليه الكويت من تجارة السلاح بخمسين ألف ريال سنويا ، ومن ثم ظل تعهد الشيخ مبارك بحظر تجارة السلاح شكلياً من الناحية الواقعية . ولعل ما يؤكد ذلك أنه على الرغم من الإعلان الذي أصدره الشيخ مبارك إلى رعاياه بحظر تجارة السلاح ، فقد أنزلت السفينة الروسية (تروفر) خمسة وعشرين صندوقاً من الأسلحة في الكويت في ديسمبر ١٩٠٥ ، وفي الشهر نفسه أنزلت سفينتان قادمتان من مسقط شحنة من الأسلحة والذخائر قدرت بثلاثة آلاف بندقية بذخيرتها ، وفي فبراير من عام ١٩٠٦ ذكر أن أربعة آلاف وخمسمائة بندقية وألف وخمسمائة صندوقاً من الذخيرة الحية تم إنزالها في ميناء الكويت (١) .

ولكي يفوت الشيخ مبارك على السلطات العثمانية محاولة إنشاء مكتب بريد في الكويت ، ونظرا لعدم وجود كوادر كويتية مؤهلة في ذلك الوقت ، فقد طلب من الحكومة البريطانية في عام ١٩٠١ أن تقوم بافتتاح مكتب بريدي بهدف تسهيل عمليات التجارة ، ولكي يتمكن التجار من ممارسة عملياتهم التجارية الخارجية وإرسال الحوالات المالية

---

(١) لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء السادس ، ص ٣٧٣٤- ٣٧٣٩ ، ٣٧٤٩

الخاصة بها . ومنذ عام ١٩٠٤ أصبح الماجور نوكس Knox الوكيل السياسي البريطاني في الكويت هو المسئول عن الشئون البريدية وارتبط المكتب البريدي بالإدارة الجمركية في ميناء الكويت حيث كانت الطرود المصحوبة بشهادات جمركية - طبقا لقانون التعريفة الهندية الصادر في عام ١٨٩٤ -ترسل إلى المكتب وتوزع على أصحابها ، كما كان يتم مصادرة المواد المهربة التي تحويها بعض هذه الطرود وترسل إلى ما كان يعرف بمكتب الرسائل الميتة في بومباي (١) .

ومما هو جدير بالذكر أن إنشاء المكتب البريدي بإدارة بريطانية كان بموافقة صريحة من الشيخ مبارك الذي لم يلبث أن قدم في ٢٨ فبراير ١٩٠٤ ضمانا بأن لا يسمح بإنشاء مكتب بريد أجنبي غير المكتب البريطاني ، وجاء في التعهد الذي أصدره بشأن ذلك «بما أن الحكومة البريطانية قد وافقت بما يتفق مع رغبتي ولمصلحة التجار أن تنشىء مكتب بريد في الكويت فإني من جانبي أوافق على أن لا أسمح لأية حكومة أخرى بإنشاء مكتب بريد هنا ، وطبقا لهذا فإني أكتب هذا التعهد بالأصالة عن نفسي وبالنيابة عن خلفائي » (٢) . وقد ترتب على إنشاء

(١) المصدر السابق ، ص ٣٥٣٠-٣٥٣١

(٢) انظر ضمان معطى من الشيخ مبارك إلى الحكومة البريطانية في ١١ ذي الحجة ١٣٢١هـ - ٢٨ فبراير ١٩٠٤ بألا يسمح بإنشاء مكتب بريد أجنبي غير بريطاني في الكويت ، لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء السادس ، ص ١٧٥٣

المكتب البريدي انتعاش واضح في تجارة الكويت مع الهند ، وخاصة بعد أن سمح الشيخ مبارك لشركة الملاحة البريطانية في عام ١٩٠٤ بتسيير رحلاتها المنتظمة إلى ميناء الكويت .

ورغبة من الشيخ مبارك في تطوير ميناء الشويخ فقد وافق على أن تقوم حكومة الهند البريطانية بإجراء عمليات مسح بحري في ذلك الميناء ،حيث تولى الكوماندور كمب Kemp بالسفينة إنفستيجاتور Investigator القيام بتلك المهمة في أوائل عام ١٩٠٣ . غير أن عملية المسح لم تلبث أن توقفت نتيجة مرض ألم ببحارة السفينة وأصاب ما يقرب من نصف طاقمها المكون من سبعين شخصا فعادت إلى بومباي في ديسمبر ١٩٠٤ ، وإن كانت لم تلبث أن عادت مرة أخرى في نهاية فبراير من عام ١٩٠٥ لتستأنف مهمتها التي انتهت في عام ١٩٠٧ . وفي خلال تقدم عمليات المسح قامت حكومة الهند وعلى نفقتها الخاصة بإقامة منارة بحرية لكي تهدي السفن المتجهة إلى خليج الكويت ، وذلك بدلا من المنارة القديمة التي كانت الشركة البريطانية للملاحة البخارية في الهند قد أقامتها هناك . وقد استطاعت عمليات المسح أن تبرز أهمية ميناء الشويخ ومزاياه باعتباره ميناء جيد الحماية وصالحا للملاحة فضلا عن كونه لا يبعد بأكثر من ثلاثة أميال إلى الغرب من مدينة الكويت(١) .

(١) المصدر نفسه – القسم التاريخي – الجزء الأول ، ص ٥٨٨-٥٨٩

وعلى أثر الانتهاء من عمليات المسح وقع الشيخ مبارك مع الماجور نوكس الوكيل السياسي البريطاني في الكويت اتفاقية خاصة بتأجير شريط من الأراضي في بندر الشويخ . وكان الهدف من تلك الاتفاقية قطع السبل نهائيا أمام الخطط الألمانية العثمانية التي كانت لا تزال تسعى إلى إيصال خط حديد بغداد إلى الكويت ، وخاصة أن بندر الشويخ كان من بين النهايات المقترحة للخط [١] . وفي تلك الاتفاقية وافق الشيخ مبارك على التوقيع على عقد الإيجار مقابل ستين ألف روبية ، واعتراف الحكومة البريطانية بحكم الكويت له ولأولاده من بعده . ونصت المادة الخامسة من الاتفاقية على تعهد الشيخ مبارك عن نفسه وورثته من بعده بأنه لن يعطي أو يبيع أو يؤجر لدولة أجنبية - بما في ذلك الدولة العثمانية - أو لرعايا دولة أجنبية شيئا من الأراضي في حدود الكويت أو حولها إلا برخصة من الدولة البهية الإنجليزية . ونصت المادة السادسة على التزام الشيخ بالموافقة على تأجير جزيرة وربة للجانب البريطاني إذا ما أبدى رغبة في ذلك .

(1) Report with maps on the country adjacent to the Khor Abdullah and places as terminus of the proposed Baghdad Railway by Captain EWS Mahon BE July 1905 , Records of Kuwait , vol.1 Internal Affairs 1899-1921, Archive Editions , pp 435-439 .

أما فيما يتعلق بالرسوم الجمركية فقد تعهد الشيخ مبارك في المادة العاشرة من الاتفاقية بعدم تحصيل ضرائب على السلع المملوكة للرعايا البريطانيين تزيد على ٤ ٪ من قيمتها ، وعلى ألا يأخذ على الأموال الداخلة والخارجة أكثر من النسبة التي تم الاتفاق عليها (١) ، وقد اعتبرت تلك النسبة تقنينا لكي يزيد الشيخ من ضرائبه الجمركية بمقدار ضعف ما كانت عليه ، إذ كانت الضرائب الجمركية التي تفرضها الكويت على البضائع الواردة إليها لا تتجاوز ٢٪ منذ عام ١٨٣١ (٢) .

ظلت البواخر البريطانية تستخدم ميناء الكويت بعقد إيجار من عام ١٩٠٧ حتى تم إلغاء العقد المبرم بين بريطانيا والكويت في عام ١٩٢٢ ، بعد أن زالت الأسباب التي أدت ببريطانيا إلى الحصول على عقد إيجار الميناء على أثر هزيمة كل من ألمانيا والدولة العثمانية في الحرب العالمية الأولى . وعقب استرداد الكويت للميناء أخذت تحدث فيه العديد من التطورات حتى أصبح في وقتنا الحاضر واحدا من أكثر مواني الكويت أهمية .

استطاع الشيخ مبارك بجهوده الذاتية وباتفاقياته مع الحكومة

(١) بوندرايفسكي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٤٤٠ - ٤٤١

(٥) لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم التاريخي - الجزء الثالث ،ص ١٥١٠ !

البريطانية أن يقف ضد مناورات الدولة العثمانية التي كانت تهدف إلى الإخلال بالكيان الذاتي للكويت . وقد حرصت الحكومة البريطانية من جانبها على أن تضمن للكويت ذلك الكيان في مباحثاتها مع الدولة العثمانية حول مشروع الاتفاقية الإنجليزية العثمانية الخاصة بإقرار الأوضاع بينهما في الخليج العربي في يولية عام ١٩١٣ . وقد تضمنت تلك المباحثات ما ينبغي على الحكومتين اتخاذه في حالة مد خط حديد برلين بغداد إلى الكويت ، حيث وافق كل من إبراهيم حقي باشا السفير العثماني في لندن والسير إدوارد جري وزير الخارجية البريطانية على أن تتضمن الاتفاقية مادة تنص على أنه في حالة امتداد خط حديد بغداد - البصرة إلى البحر واعتبار الكويت نهاية لذلك الخط ، تتفق الحكومتان فيما بينهما على ما ينبغي اتخاذه من إجراءات فيما يختص بحماية الخط ، وكذلك فيما يتعلق بتأسيس مكاتب للجمارك ومستودعات تجارية وأية منشئات أخرى تقام في الكويت ترتبط بوجود الخط الحديدي (١) .

---

(١) انظر المادة الثامنة من مشروع الاتفاقية الإنجليزية العثمانية الخاصة بالخليج العربي ٢٩ يوليو ١٩١٣ ، وللرجوع إلى نص الاتفاقية والمباحثات التي دارت بشأنها انظر
Gooch & Temperley , British Documents on the Origins of the War 1898-1914 , vol X part 11 , Convention concernant Le Golfe Persique , London 1938,p 190sq.

وحين علم الشيخ مبارك بما تم الاتفاق عليه بين الحكومتين البريطانية والعثمانية أبدى اعتراضه الشديد على ما سوف يترتب على تنفيذ الاتفاقية من مساس بسيادته الجمركية من حيث إنشاء مكاتب جمركية تابعة للدول المساهمة في الخط الحديدي بعد وصوله إلى الكويت ، وما يترتب على ذلك من زيادة التعريفة الجمركية التي كان مقدرا لها أن تصل إلى ١٥٪ على تجارة الواردات والترانزيت وهي أمور لم تعتد عليها الكويت ، هذا فضلا عن أن الشيخ لن يستفيد من تلك الزيادة التي سوف تتقاسمها الدولة العثمانية وألمانيا وبريطانيا وهي الدول المساهمة في إنشاء خط حديد الكويت [١] . وفي رسالة بعث بها الشيخ مبارك إلى برسي كوكس Percy Cox المقيم البريطاني في الخليج في ٢٢ شعبان ١٣٣١هـ/ ٧ نوفمبر ١٩١٣ ، أصر على انفراده بفرض الضرائب الجمركية باعتبارها حقا من حقوقه . واستند في تمسكه بهذا الحق على اتفاقية إيجار بندر الشويخ التي عقدت بينه وبين الوكيل السياسي البريطاني في الكويت ، وكان مما جاء في رسالة الشيخ مبارك «إنه في ورقة المقاولة التي بيني وبينكم عن إيجار الأرض التي بالشويخ إني

(1) Records of Kuwait 1899-1961, vol.1 Internal Affairs 1899-1921 Kuwait Railway , India Office to Under Secretary of State F.O. March ,1911, pp 447-451-

شرطت كمارك الأموال من رعيتكم وغير رعيتكم راجعة لي وعلى هذا صار تراضي وعندي ورقة وعندكم مثلها »(١) . وقد أجابه برسي كوكس بأن اعتراضه على ما سوف يترتب على مد الخط الحديدي إلى الكويت من مشكلات جمركية إنما هو من الأمور السابقة لأوانها (٢) . ولم تلبث أن خفت حدة تلك الأزمة حينما لم تتم المصادقة على الاتفاقية الإنجليزية العثمانية في يولية ١٩١٣ ، وعلى الاتفاقية البريطانية الألمانية الخاصة بإنشاء الخط الحديدي التي تم إبرامها في العام التالي بسبب نشوب الحرب العالمية الأولى .

أدى حرص الشيخ مبارك على التمسك بحقوق الكويت في فرض الضرائب الجمركية إلى توجيه عنايته الزائدة بتنظيم الإدارة الجمركية التي أنشأها . ولعل ما يؤكد ذلك أننا لا نجد بيانات أو إحصائيات رسمية منتظمة عن الشئون التجارية من حيث الصادرات والواردات في الفترة السابقة على تأسيس تلك الإدارة في الكويت ، وذلك باستثناء ما أشار

---

(١) رسالة من الشيخ مبارك الصباح إلى السير برسي كوكس باليوز وقنصل جنرال الدولة البهية القيصرية الإنكليزية في خليج فارس بتاريخ ٢ شعبان ١٣٣١هـ - ٧ يولية ١٩١٣ ، راجع التقارير الخاصة بالخليج R /15 /5 /65

(2) 56 R/15/5/65 Translation of a letter from the Political Resident in the Persian Gulf to Sir Mobarak Bin Sabah Shaikh of Kuwait 7th July 1913,

إليـه لوريمر Lorimerأن واردات الكويـت كـانت تقـدر في عـام ١٨٣٩ بخـمسـمـائة ألف روبيـة وصـادراتهـا بمائة ألف روبيـة . غيـر أن الوثائق البريطانيـة تحفل بـالعديد من البـيانات والإحصائيات المنتظـمة عن تجـارة الكويت بداية من عـام ١٩٠٥- ١٩٠٦ وذلك استقـاء من قسم جمـارك الشيخ ومن سـجـلات شـركـات الشحن التي أخـذت تتـردد عـلى مينـاء الكويت . وقد بلغت قيـمة البـضائع الواردة في ذلك العـام ٤٨١٨٩٢٩ روبية منهـا ٢٧٦٩٠٥٤ البضـائع الأجنبيـة المستوردة عن طريق البـحـر ، سـواء بالبـواخـر التابعة لشـركـة الملاحـة البـريطانيـة البـخـارية أو تلك التي تحملها القوارب والسفن الشراعية ،وتشتمل على الأسلحة والذخائر إلى جـانب السلع الغـذائيـة والاحـتيـاجـات المعيـشيـة من الأرز والقـمح والبن والشعير والتمور والسكر والأقمشة والتبغ وغيرها ، مما يؤكد التطور الكبير الذي بلغتـه تجارة الواردات . أمـا القيـمـة الإجـمـاليـة للصـادرات في نفس ذلك العـــام فكانـت تبلـغ ١١٥٤٣٢ روبيـــة . ومن الـواضـح أن حـــجـم الواردات كـان أكـبـر بكـثيـر من حـجـم الصـادرات ، ويمكن تـفـسيـر تلك الظاهرة بأن البـضائع والسلع التي كـانت ترد إلى الكويت لـم تكن خـاصة بهـا وحـدهـا ،إذ كـانت الكـويت تخـدم نجـد والعـراق العـثـمـاني وفـارس باعـتبـارها مركـزا للاسـتيـراد ولـتجـارة المرور . أمـا من حيـث كـونهـا مركـزا

للتصدير فلم تكن تخدم إلا مناطق قبلية قليلة الموارد والسكان (١) .

ولعل مما يلفت النظر الزيادة الكبيرة التي طرأت على رؤوس الأموال المتداولة في التجارة في الأعوام التالية بحيث قدرت الزيادة في تجارة الواردات في العام التالي ١٩٠٦-١٩٠٧ بحوالي ١٦٧٨٢٤٤ روبية و ٤٦٧٦٥٤ روبية على تجارة الصادرات وواصلت الارتفاع بعد ذلك . وترجع تلك الزيادة إلى ارتفاع سعر ريال ماريا تريزا الذي كان سعره في عام ١٩٠٥-١٩٠٦ يتراوح بين ١٣٣ إلى ١٥٢ روبية لكل مائة ريال ، ووصل سعره في العام التالي إلى ١٩٠ روبية ، وبلغ متوسط سعره ١٦٥ روبية لكل مائة ريال . كما ترجع الزيادة أيضا إلى ارتفاع أسعار بعض البضائع المستوردة ، ومن الأمثلة على ذلك أنه على الرغم من أن كمية الأرز المستوردة في عام ١٩٠٥-١٩٠٦ بواسطة السفن البريطانية القادمة من الهند كانت ٥٣٥ طنا أكثر مما تم استيراده في عام ١٩٠٦-١٩٠٧ ويرجع ذلك إلى أن أسعار ١٩٠٦-١٩٠٧ كانت تزيد على أسعار ١٩٠٥-١٩٠٦ ، فضلا عن أن كيس الأرز في الكويت كان يسعر بريال ماريا تريزا(٢) .

---

(١) لوريمر ، مصدر سبق ذكره- القسم الجغرافي - الجزء الرابع ، ص ١٣١٢-١٣

(2) Trade Reports for Kuwait 1906-1907 , From Major S.G.knox L.A. Political Agent , Kuwait to the Secretary to the Government of India in the Foreign Office , Simla , in which is appended statistics of trade for the same period May 1907, The Persian Gulf Trade Reports 1905-1940. Kuwait 1, 1905-1925 , Archive Editions 1987.

ومن الأمور المثيرة للانتباه أنه على الرغم من أن سفن شركات الملاحة البخارية أخذت تتردد على الكويت حاملة البضائع إليها فإن ذلك لم يوقف نشاط السفن الشراعية الكويتية ، بل إن تقارير التجارة في الكويت تؤكد أن تلك السفن كانت تزيد أثمان ما تحمله من بضائع عما تحمله السفن التابعة لشركة الملاحة البريطانية . والسبب في ذلك يرجع إلى ما كانت تحمله السفن الكويتية من الأسلحة والذخائر ، وعلى الرغم من أن السلطات البريطانية كانت تحرم الاشتغال في تلك التجارة ، إلا أنها لم تكن تقوم بالتفتيش على السفن الكويتية أو على الأقل تتساهل في عمليات التفتيش للأسباب التي سبق أن أشرنا إليها .

وإلى جانب التجارة البحرية للكويت تشير التقارير البريطانية إلى تجارة الكويت البرية ، إذ كان هناك أكثر من عشرين قافلة تفد سنويا من شمال وأواسط الجزيرة العربية للتزود بالسلع والمواد الغذائية وغيرها ، غير أن هذه التجارة البرية كانت تقل أو تتوقف أو تتحول إلى البصرة في بعض الأحيان ، نتيجة لعدم الاستقرار في نجد بسبب حروب الشيخ مبارك مع ابن الرشيد أو صراع الأمير عبد العزيز بن سعود مع ابن الرشيد ، ومثل تلك الحروب كانت تؤثر بطبيعة الحال على تجارة الكويت مع نجد وأواسط الجزيرة العربية . وتشير التقارير التجارية للكويت في

السنوات الأولى من عهد الشيخ مبارك أن قيمة الموارد الجمركية من التجارة البرية والبحرية كانت تقدر بمائة وسبعين ألف روبية ، وهذا المبلغ كان يشكل ما يقرب من ٢٠ ٪ من الدخل العام للإمارة الذي كان يأتيها من أنشطتها الاقتصادية الأخرى وخاصة أنشطة الغوص [١] .

ويشهد للشيخ مبارك عنايته الزائدة بالتجارة وتشجيعه للشركات الملاحية على إرسال سفنها إلى الكويت ، كما ترك للكويتيين الحرية الكاملة في مزاولة أنشطتهم التجارية حتى يستفيد من الرسوم الجمركية التي كان يفرضها على البضائع الواردة إلى ميناء الكويت ، أو على القوافل التجارية التي كانت تدخل أو تخرج من منافذ الكويت البرية .ولعل مما تجدر الإشارة إليه أنه على الرغم من الانتعاش الكبير الذي حدث في تجارة الكويت ، إلا أن الشيخ مبارك قرر في عام ١٩٠٦ زيادة العوائد الجمركية على البضائع التي ترد إلى ميناء الكويت ، كما زاد من ضرائب الاستيراد والتصدير على البضائع والسلع التي تستخدم طريق البر ، ولكنه من ناحية أخرى عمد إلى تقديم تسهيلات عديدة للتجار ، وكان من بين تلك التسهيلات إنشاء مستودع حجري كبير مزود بالحراسة وبجميع وسائل الأمن لحفظ البضائع [٢]، .

(١) لوريمر ، مصدر سبق ذكره - القسم الجغرافي - الجزء الرابع ، ص ١٣٤٤
(٢) المصدر السابق ، القسم التاريخي ، الجزء السادس ، ص ١٥٦٦-١٥٦٧

ولعل مما يلفت الانتباه أن الشيخ مبارك في إنشائه الإدارة الجمركية في الكويت لم يواجه صعوبة في إدارتها ، إذ أن الخبرة التي تميز بها الكويتيون في مجال التجارة والمحاسبة ، جعلته يسندها إلى أحد الكويتيين . وتعترف الوثائق البريطانية أن الإدارة الجمركية في الكويت كانت تسير سيرا مرضيا أضف إلى ذلك أن ترتيبات رسو السفن على أرصفة الميناء كانت تقع على عاتق إدارة الجمارك التي كانت تعرف بجمارك الشيخ ، وذلك على الرغم من كثرة عدد تلك السفن والازدحام الشديد الذي كان يشهده ميناء الكويت بالقياس إلى المواني الأخرى في الخليج ، ومع ذلك لم تنشأ أية مشاكل أو صعوبات وذلك باستثناء ما أدى إليه ارتفاع تكاليف المعيشة وارتفاع أجور الأيدي العاملة من زيادة ملحوظة في تكاليف شحن وتفريغ حمولات السفن من وإلى الشاطئ ، وكان ذلك مما دفع الإدارة الجمركية إلى طلب شراء أوناش لشحن وتفريغ الحمولات الثقيلة من وعلى أرصفة الميناء . وقد ترتب على رواج التجارة توسعة مباني الجمارك وإدخال بعض الإصلاحات ومن بينها إضافة مخازن ومستودعات جديدة قادرة على استيعاب آلاف من الحمولات والطرود ومزودة بوسائل الحراسة والأمن دون التعرض للسرقات أو لأي نوع من أنواع المخاطرة .

وتعترف جميع شركات بواخر الشحن أن بضائعها كانت تفرغ بسرعة في ميناء الكويت مقارنة بأية مواني أخرى في الخليج ، بالإضافة إلى قلة الاختلاسات والسرقات التي عادة ما تقع أثناء نقل الحمولة من السفن إلى الشاطئ وإلى الجمرك ، حيث لم تكن هناك آنذاك أرصفة لرسو السفن الكبيرة . وحتى يناير من عام ١٩١٣ كانت شركة الملاحة للبواخر البريطانية الهندية تقوم برحلات نصف شهرية من بومباي إلى الكويت ، وكانت ترسل بواخر إضافية إذا دعت الحاجة إلى ذلك . غير أنها قررت بسبب تطور ونمو الميناء بدءا من فبراير من عام ١٩١٣ أن تقوم برحلات أسبوعية من بومباي إلى الكويت ، ورحلات كل أسبوعين إلى البصرة . كما كانت سفن شركة البواخر العربية المحدودة وشركة الملاحة الجديدة لبواخر «الخليج الفارسي» تصل إلى ميناء الكويت حاملة بضائعها من وقت إلى آخر . وكان ميناء الكويت يتميز بالإرشاد الجيد للسفن التي تأتي إليه ، فبالإضافة إلى المنارة التي أقامتها حكومة الهند البريطانية في رأس الأرض خلال عمليات مسحها لميناء الشويخ ، فقد أقيمت منارة أخرى لخدمة الملاحة في جزيرة كبر ، التي تقع على بعد ثلاثين ميلا إلى الجنوب الشرقي من الميناء ، وكان يبلغ طولها تسعة وعشرين قدما فوق الماء ، وكان يمكن للسفن القادمة إلى الميناء رؤيتها من على بعد أحد عشر ميلا(١) .

(1) Report on the trade of Kuwait 1913-1914 , The Persian Gulf Trade Reports 1905-1940 , Kuwait 1 1905-1925 , Archive Editions 1987

وخلافا لما تشير إليه بعض المصادر أن فرض الشيخ مبارك للضرائب أو زيادة معدلاتها لم يكن هناك ما يبرره ، وخاصة أن تلك الزيادات فرضت في وقت ساد فيه الرخاء ، إلا أن ذلك يرجع في تقديرنا إلى استمرار حاجة الشيخ إلى مزيد من الأموال لمواجهة نفقات حروبه العديدة ، فضلا عما عرف عنه من سخاء في التبرعات التي كان يقدمها للدولة العثمانية أو للوفاء بمصروفاته الشخصية . ومما يذكر أنه وثق علاقته بالشيخ خزعل خان حاكم إمارة المحمرة في عربستان ، إذ كانت مشكلاتهما متشابهة من حيث علاقة الشيح مبارك بالدولة العثمانية ، أو علاقة الشيخ خزعل بالسلطات الفارسية وخاصة فيما يتعلق بالمشكلات الجمركية .

الفصل الثاني

الصراعات الإقليمية والدولية وآثارها على الإدارة الجمركية

(١) الحصار البريطاني لمنافذ الكويت خلال الحرب العالمية الأولى

لم تنعم الكويت بالانتعاش الذي تحقق لها على عهد الشيخ مبارك طويلا إذ لم تلبث أن تعرضت لنكسة اقتصادية حادة على أثر نشوب الحرب العالمية الأولى ، وما تبعها من دخول الدولة العثمانية الحرب إلى جانب دول الوسط ضد بريطانيا وحلفائها . وقد بدأت بوادر تلك النكسة في التبليغ الذي تلقاه الشيخ مبارك في ٣ نوفمبر ١٩١٤ من الكولونيل نوكس نائب المقيم البريطاني في الخليج ، وكان يتضمن أن يبذل الشيخ مبارك كل ما في وسعه لمنع وصول الإمدادات والمؤن الغذائية وغيرها إلى القوات العثمانية في العراق . وفضلا عن ذلك فقد استدعت الضرورات العسكرية السيطرة البريطانية على منافذ الكويت البرية والبحرية لإحكام الحصار الاقتصادي على القوات العثمانية المتحاربة في الشام والعراق ، مما كان موضع استياء تجار الكويت نتيجة الخسائر الفادحة التي لحقت بتجارتهم ، كما فقدت الكويت جانبا كبيرا من مواردها الجمركية ، مما

أدى إلى امتعاض الشيخ مبارك ووقوفه موقف المعارضة في مؤتمر الكويت الذي عقد في يناير من عام ١٩١٥ بمناسبة زيارة اللورد هاردنج Hardingeنائب الملك في الهند إلى الكويت ، حيث أبدى الشيخ اعتراضه الشديد على وطأة الإجراءات العسكرية وخاصة فيما يتعلق بفرض الرقابة على ميناء الكويت بحجة منع وصول المؤن والإمدادات الغذائية وغيرها إلى الأعداء ، ودار بشأن ذلك جدل عنيف بينه وبين اللورد هاردنج .

وقد ظلت الكويت تعاني من وطأة الحصار على عهد الشيخ جابر ١٩١٥-١٩١٧ . ولم تلبث أن بلغت الأزمة حدتها بين الكويت وبريطانيا على عهد الشيخ سالم ١٩١٧-١٩٢١ ، حين أدت ظروف الحرب إلى التشدد في فرض الرقابة على كل ما يصل إلى الكويت من واردات أو يخرج منها من صادرات ، تنفيذا لخطة استراتيجية رسمت ضد القوات العثمانية في الشام والعراق كانت تهدف إلى شن حملة تجويع عن طريق التشدد في عمليات الحصار كوسيلة من الوسائل الفاعلة للضغط على القوات العثمانية وإجبارها على التسليم (١) .

كان من الطبيعي أن يؤدي تشدد القيادة البريطانية العسكرية في

(١) سان جون فيلبي ، بعثة إلى نجد ١٩١٧-١٩١٨ ، ترجمة وتعليق عبد الله الصالح العثيمين ، الرياض ١٤١٨هـ-١٩٩٧ ، ص ١٣٧-١٣٨ .

عمليات المراقبة إلى إثارة المجتمع التجاري الكويتي ، ولم يجد التجار الكويتيون أمامهم من وسيلة سوى تحدي الرقابة البريطانية وذلك بنقل المؤن والإمدادات التي ينجحون في الحصول عليها إلى العراق أو عبر صحراء الجزيرة العربية إلى بادية الشام . وليس من شك في أن ندرة المواد الغذائية واختفاءها من الأسواق أدى إلى ارتفاع أسعارها ، ومن ثم كان من الطبيعي أن ينتهز التجار الكويتيون فرصة الحرب للحصول على مكاسب اقتصادية ، وذلك بتلبية طلبات القوات العثمانية في الشام في الوقت الذي ضيق فيه الإنجليز الحصار على العراق . ومن الواضح أن الشيخ سالم كان يغض النظر عن تلك العمليات ، بل ذهب في تحديه للسلطات البريطانية إلى توحيد التعريفة الجمركية حيث جعلها ٤ ٪ على جميع الواردات بعد أن كانت تصل إلى ١٠ ٪ من قيمة بعض المواد مثل الشاي وخيوط الذهب والبضائع الحريرية وغيرها ، كما أسقط الضرائب الجمركية على الصادرات . ومن الطبيعي أن يؤدي هذا الإجراء إلى خلق الرواج التجاري وتشجيع خروج البضائع من منافذ الكويت الصحراوية[١] . يضاف إلى ذلك ما كان يتسم به الشيخ سالم من شعور بعاطفة الولاء الديني لدولة الخلافة الإسلامية ، فضلا عن استجابته لدعوة الجهاد الديني المقدس التي أطلقها السلطان العثماني باعتباره

(1)Report on the Trade of Kuwait 1917 , The Persian Gulf Trade Reports 1905-1940, Kuwait 1 1905-1925 , Archive Editions 1987

خليفة للمسلمين ، ومن ثم أضفى العامل الديني على تسرب المؤن والإمدادات العسكرية إلى القوات العثمانية طابعا مشروعا . وقد ترتب على ذلك أن وجه الإنجليز انتباههم إلى منافذ الكويت البرية باعتبارها مصدرا رئيسيا لوصول المؤن الغذائية وغيرها من الإمدادات العسكرية إلى القوات العثمانية المتحاربة في الشام والعراق . وبالإضافة إلى ذلك فقد توالت احتجاجات السلطات البريطانية التي تعمد الشيخ سالم تجاهلها أحيانا ، أو بإلقاء التبعة أحيانا أخرى على ابن سعود ، إذ لا مانع من أن تكون تلك المؤن قادمة من نجد ، بينما ألقى ابن سعود المسئولية من جانبه على الشيخ سالم ، وإن كان قد اعترف في الوقت نفسه أن تجار القصيم كانوا متورطين في تسريب المؤن إلى القوات العثمانية في بادية الشام(١) .

ولما كان من الضروري وقف الإمدادات من مصادرها الرئيسة في الكويت فقد قررت القيادة البريطانية فرض حصار شامل على منافذ الكويت الصحراوية ، وأن يكون خروج السلع والبضائع من تلك المنافذ إلى نجد ممنوحا فقط للأشخاص أو التجار الذين يحملون أوراقا موقع عليها من ابن سعود أو من أمرائه المحليين ، وعلى أن يتحمل ابن سعود المسئولية كاملة في أن ألا تتجاوز البضائع والسلع الخارجة من الكويت

---

(١) جون فيلبي ، مصدر سبق ذكره ، ص ١٣٩

حدود أراضيه . وبصدد ذلك تقرر توزيع استمارات على الأمراء التابعين له في نجد يمنحونها لمن يطلبها من التجار أو الأفراد العاديين الذين يذهبون إلى الكويت لقضاء حوائجهم ، حيث يتم تسجيل البضائع التي يحملونها عند عودتهم إلى مناطقهم ، وتعاد تلك الاستمارات بعد تصديق الأمير المحلي عليها وعلى كمية البضائع المدرجة بها إلى سلطات المراقبة البريطانية في منافذ الكويت البرية لتدقيقها والاحتفاظ بها(١) .

ولما كان ذلك الإجراء غير كاف فقد اتخذت السلطات البريطانية إجراءات أكثر شدة لمنع تسرب البضائع من منافذ الكويت البرية وكانت تلك الإجراءات تتضمن ما يلي :

أولا : فرض الرقابة الصارمة على النشاط التجاري الذي تمارسه سفن الكويت في تعاملها مع موانئ الهند البريطانية .

ثانيا : تقليل المؤن والمواد الغذائية التي تصل إلى ميناء الكويت بما يكفي الاحتياجات الضرورية لسكان الكويت والقبائل التابعة لها .

ثالثا : مراقبة أفراد قبائل البادية الذين يتوافدون على الكويت من أجل التجارة ومصادرة ما يحملونه من بضائع عند عودتهم إذا تجاوزت الحد المسموح به .

رابعا : منع العشائر التابعة لقبائل شمر والمنتفق من دخول الكويت .

(١) المصدر نفسه ، ص ١٤١

خامسا : عدم التصريح ببيع المؤن والمواد الغذائية لقبائل البادية إلا إذا كانت تحمل تراخيص موقعا عليها من قبل الضباط الإنجليز المكلفين بعمليات الحصار . وكانت تلك التراخيص تصرف فقط للقبائل المتعاونة مع الإنجليز .

سادسا : استمالة كبار المهربين كابن طوالة زعيم قبيلة شمر وابن عجيل وأبو عجيمي السعدون زعيم عشائر المنتفق برواتب ومكافآت مالية تقدم لهم . ومن أجل ذلك جاب جون فيلبي Philby البادية وبحوزته أكياس من الذهب والفضة استخدمها لإغراء أولئك الشيوخ لوقف تجارة التهريب مع الأعداء .

أدت تلك الإجراءات الصارمة إلى استياء الشيخ سالم لما فيها من أضرار فادحة باقتصاديات الكويت وحرية تجارتها ، فضلا عن الانتقاص الشديد في مواردها الجمركية . ولم تلبث أن بلغت الأزمة أشدها حين طلب منه الماجور هاميلتون Hamilton الوكيل السياسي البريطاني في الكويت عدم السماح بمغادرة القوافل التجارية الموجودة في الكويت إلى حين وصول الكابتن كول سميث Cole Smith، الذي كلفته السلطات العسكرية البريطانية بمراقبة عمليات الحصار في منافذ الكويت البرية (١) .

(1)Text of a message delivered to Shaikh Salim by the Political Agent at Kuwait concerning blockade, FO 371. Turkey/3393, 1917. FO 37/ 3408.

وقد اعتبر الشيخ سالم تحكم بريطانيا في منافذ الكويت البرية من الأمور الماسة بسيادتها ، ولم يجد من يسانده في موقفه سوى اللجوء إلى مستشاريه من شيوخ آل صباح وكبار التجار ، الذين أيدوه في موقفه ، ومن ثم أعلن صراحة رفضه لذلك الإجراء مبررا ذلك بأن الكويت ليست من البلدان المعادية لبريطانيا حتى تضرب بهذا النطاق من الحصار . وحين نقل الماجور هاميلتون للمقيم البريطاني في الخليج الكولونيل بل Bell الموقف المتصلب الذي وقفه الشيخ سالم سارع بتوجيه إنذار إليه ، جاء فيه أن الضمانات التي سبق أن قدمت له ولأسرته والخاصة بحماية بريطانيا للكويت لا يمكن أن تستمر ما لم يكن قائما بتحمل المسئولية الكاملة في منع تسرب المؤن والإمدادات العسكرية التي يقوم بها تجار الكويت إلى قوات العدو ، والتي قد يكون من شأنها الإضرار بالمصالح البريطانية . وأشار عليه بالانتقال إلى البصرة أو إلى أي مكان آخر توافق عليه الحكومة البريطانية ، وكان ذلك يعني تهديده بالنفي إلى خارج الكويت ما لم يمتثل للتعليمات البريطانية ، خاصة وقد تبع ذلك الإنذار إنزال القيادة العسكرية البريطانية في الخليج بعض فرقها العسكرية إلى الكويت ، وكان هذا الإجراء أمراً غير مألوف إذ كانت العلاقات البريطانية الكويتية منذ نشأتها تستند في أساسها على الصلات الودية والمعنوية بين بريطانيا وحكام الكويت(١) .

(1) FO 371/3408, Dispatching troops to Kuwait

غير أنه لما كانت الإجراءات العسكرية البريطانية قد حدثت في الوقت الذي أوشكت فيه الحرب على نهايتها وكانت معظم الأراضي العراقية قد خضعت للاحتلال البريطاني ، لم يجد برسي كوكس الذي كان يشغل آنذاك الضابط السياسي لجيش العراق مبررا لاستمرار الأزمة مع الكويت ، وفضل اتخاذ موقف ملاين ، وضمن ذلك الموقف رسالة ودية بعث بها إلى الشيخ سالم أكد فيها ثقة الحكومة البريطانية به ، وترك له أمر تنفيذ الحصار ومراقبة المنافذ الكويتية البرية والبحرية في يديه بشرط أن يقبل خدمات لجنة إشراف بريطانية لمساعدة موظفي الجمارك التابعين له ، وبحيث تكون واردات الكويت من الهند محددة وفقا للاحتياجات الضرورية لسكانها وللقبائل التابعة لها . وحرص برسي كوكس في رسالته على أن يؤكد للشيخ سالم أن هيئة الإشراف البريطانية ستكون مؤقتة ينتهي عملها بنهاية الحرب ، وأن الحكومةالبريطانية سوف تعمل على تعويض التجار الكويتيين عن الأضرار المادية التي لحقت أو سوف تلحق بهم من جراء عمليات التفتيش والمراقبة .

لم يجد الشيخ سالم بدا من الموافقة على مطالب برسي كوكس ، وبناء على تلك الموافقة وصلت إلى الكويت لجنة إشراف برئاسة الكابتن

مكولم McCollum ، وكان من سعة أفقه أن قرر إشراك مأموري الجمارك الكويتية في أعمال تلك اللجنة التي أقامت العديد من مراكز المراقبة الجمركية في منافذ الكويت البرية ، وبصفة خاصة المنافذ التي تخرج منها قوافل التجارة ، وألزمت كل تاجر بحمل وثيقة خاصة به ، كما أخضعت الأموال والبضائع الموجودة لدى التجار الكويتيين في حوانيتهم ومخازنهم وفي منازلهم لعمليات التفتيش ، إذ لم تكتف اللجنة بجداول الإحصاء التي كانت تصل إليها من إدارة الجمارك الكويتية (١) . وعلى الرغم من تلك الإجراءات المشددة فقد ظل الشيخ سالم يقف موقفا مزدوجا متمثلا في تظاهره بالتعاون مع لجنة الإشراف والمراقبة البريطانية ، و تغاضيه في الوقت نفسه عن تسريب التجار للبضائع الواردة إلى الكويت .

ونتيجة لما عانته الكويت من ضائقة اقتصادية بسبب تشدد السلطات البريطانية في عمليات الحصار والمراقبة طيلة سنوات الحرب ، فقد قررت الحكومة البريطانية دفع تعويضات مالية لتجار الكويت بلغت أربعمائة وسبعة وثمانين ألف روبية ، كما قررت في الوقت نفسه أن ترفع عن كاهل الشيخ سالم دينا كان قد اقترضه الشيخ مبارك من أجل إقامة

(١) حسين خلف الشيخ خزعل ، مرجع سبق ذكره ، الجزء الرابع ، ص ٦٥١

محطة لتكرير المياه في الكويت ،كما أهدته وشاح نجمة الهند من درجة فارس ، ومن الطريف أن الكولونيل بل المقيم البريطاني في الخليج الذي كان قد أنذره في بداية الأزمة بالنفي إلى خارج الكويت هو الذي حمل إليه ذلك الوشاح !.

ولم تلبث الحكومة البريطانية أن قررت في ٣ نوفمبر ١٩١٨ سحب قواتها العسكرية من الكويت عقب توقيع هدنة بين الدولة العثمانية والحلفاء في أكتوبر عام ١٩١٨ ، كما قررت فك الحصار الذي كانت قد فرضته على منافذ الكويت البرية والبحرية[١] .

(٢) المشكلات الجمركية بين الكويت والعراق

في تحليلنا للمشكلات الجمركية التي نشبت بين الكويت والعراق خلال حقبة الثلاثينيات وعلى وجه التحديد عقب تكوين الدولة العراقية الحديثة ، نجد أنها ترجع في أسبابها إلى اختلاف الأنظمة الاقتصادية والجمركية المعمول بها في الكويت عن تلك المعمول بها في العراق . فبينما كان النظام الاقتصادي الذي درجت عليه الكويت منذ نشأتها يقوم

---

(1) FO 371/3408 Kuwait blockade raised ,3rd November 1918.

على الحرية التجارية وعدم وضع قيود على تجارة الواردات أو الصادرات ، فضلا عن أن الضرائب الجمركية على الواردات لم تكن تزيد على ٤ ٪ وإعفاء الصادرات ، وعدم تجاوز الضرائب التي تفرض على تجارة المرور أو «الترانزيت » عن ٢ ٪ من قيمتها . كان العراق على العكس من ذلك يتبع نظام الحماية الجمركية بهدف زيادة موارده من التجارة التي تفد إليه . وفي مذكرة بعثت بها وزارة الخارجية العراقية إلى السير فرانسيس همفريز Humphrys السفير البريطاني في بغداد في يوليو من عام ١٩٣٣ أوضحت فيها أن الجمارك العراقية تتعرض سنويا لخسائر فادحة نتيجة تسرب العديد من السلع الضرورية ومن بينها السكر والشاي والبن وورق التبغ من الكويت إلى العراق (١) . وقد عزا الوكيل السياسي البريطاني في الكويت المستر وارد Ward في مذكرة بعث بها إلى حكومته في مايو ١٩٣٥ بأن تسرب البضائع من الكويت إلى العراق يعزى سببه إلى المكوس الجمركية الباهظة التي يفرضها العراق على تجارة الواردات ،والتي كانت تصل في نسبتها إلى ٧٥ ٪ على كثير من السلع الضرورية مثل الشاي والبن والسكر وغيرها(٢) .

(1) FO 371/16852 Yasin Pasha to Sir Francis Humphrys 'Confidential , A Memorandum on the customs position between Iraq and Kuwait, July 1933

(1) FO 371/18909 Smuggling from Kuwait into Iraq, Memorandum by Mr. Ward Political Agent Kuwait 10th May 1935

وليس من شك في أن التباين في الأنظمة الجمركية كان يشجع الكثير من تجار البلدين والأقطار المجاورة لهما على تسريب المؤن الغذائية والسلع الضرورية من الكويت ذات المكوس الجمركية المنخفضة ، متجنبين بذلك دفع الرسوم الجمركية العالية في العراق . وكان مما يساعد على ذلك قرب البصرة من الكويت ، وصعوبة مراقبة التجارة وهي تمر وسط صحراء قاحلة ، وما يحققه التجار من أرباح طائلة (١) . يضاف إلى ذلك تقاعس الحكومة العراقية عن إنشاء مراكز جمركية تابعة لها على نقاط الحدود المشتركة بينها وبين الكويت باستثناء مركز جمركي واحد أقيم في سفوان ، في حين كان في وسع الحكومة العراقية باعتبارها الطرف المتضرر أن تنشئ العديد من المراكز الجمركية والمراقبة على طول حدودها مع الكويت والتي لا تتجاوز مائة ميل - كما فعل الملك عبد العزيز - أو كما فعلت الحكومة الإيرانية في تشديد المراقبة على موانيها وسواحلها (٢) . بيد أن الحكومة العراقية لم تكن متحمسة لإنشاء تلك المراكز لما يعنيه ذلك اعترافها العملي بخط الحدود القائم بينها وبين الكويت ، وذلك في الوقت الذي تقاعست فيه عن ترسيم تلك الحدود ،

(١) مصطفى عبد القادر النجار ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٨٤
(٢) المصدر نفسه ، ص ١٨٧

حتى تتاح لها فرصة الانتهاكات المتواصلة لأراضي الكويت بحجة تعقب التجارة غير المشروعة ، ومن ثم الحملة على الكويت التي يدعى العراق أنها تسبب له خسائر فادحة في موارده الجمركية التي تشكل دخلا رئيسا له .

ولعل مما يسترعي الانتباه أنه في الوقت الذي تقاعست فيه السلطات العراقية عن مراقبة الحركة التجارية على حدود العراق البرية مع الكويت ، أخذت تشدد المراقبة على القوارب الكويتية المشتغلة بنقل المياه من شط العرب حيث حتمت على كل سفينة كويتية أن تعلن عن قدومها لدى المركز الجمركي المقام في الفاو حتى ولو كان التيار ضدها ، من أجل إخضاعها للتفتيش الجمركي ودفع الرسوم المقررة عليها والتي كانت تبلغ تسع آنات عن كل دورة ، إضافة إلى مبلغ آخر كان يدفع شهريا . وكان من الطبيعي أن يترتب على تلك الإجراءات تقليل دورات السفن ، فضلا عن تأخر وصول المياه إلى الكويت وخاصة في أيام الصيف القائظة الحرارة ، ومما يذكر أن الكويت كانت مضطرة آنذاك إلى سحب ما يقرب من ٨٣ ٪ من المياه العذبة من شط العرب ، إذ كانت مواردها المحلية من المياه لا تكفي الاحتياجات المتزايدة لسكانها(١) .

(1)FO 371/19967 Water supply at Kuwait - Obstructive attitudes of Iraqi authorities , 1936

ولم تعترض الكويت على الرسوم التي كانت تدفعها السفن الكويتية في المركز الجمركي في الفاو ، إذ كانت ترى أن من حق العراق أن يفرض ما يشاء من الرسوم ، ولكن اعتراض الكويت كان على العقبات التي كانت تواجهها تلك السفن من السلطات العراقية بحجة مكافحة التهريب النهري ، ومن ثم اقترحت الإدارة الجمركية في الكويت تزويد كل سفينة بقائمة حمولة « مانيفست » موقعة من قبل الجمارك الكويتية في ميناء الكويت ، وعند عودتها عليها إبراز تلك القائمة موقعا عليها من السلطات الجمركية في العراق بما يفيد أن البضائع التي كانت تحملها قد أنزلت حسب الأصول . بيد أن العراق رفض الأخذ بهذا الاقتراح طارحا الثقة بالجمارك الكويتية متعللا بأن ليس هناك ما يمنع من أن يحصل ربابنة السفن على أكثر من قائمة لاستغلالها كما يريدون ، فضلا عن أن هذا الاقتراح لا يعالج التهريب البري الذي هو أكثر خطورة بالنسبة له .

ولم يلبث العراق أن صعد حملاته ضد الكويت متهما إياها بتهريب الأسلحة والذخائر إلى القبائل المتمردة في جنوب العراق والفرات الأوسط مما يشجعها على الثورة ضد السلطة المركزية العراقية ، هذا فضلا عن أن كثيرا من تلك الأسلحة كانت تجد طريقها إلى إيران مما

يؤدي إلى الإخلال بأمنه القومي . وكان مما أثارته السلطات العراقية بصدد ذلك أنها صادرت مجموعة من الأسلحة والذخائر المهربة تحمل خاتم الكويت . وحقيقة الأمر أن الكويت لم يكن لها شأن في الاضطرابات القبلية التي كان يتعرض لها العراق ، وفضلا عن ذلك فقد أبدت الكويت حرصا شديدا على حسن الجوار ، ولعل مما يؤكد ذلك الإعلانات القاطعة التي كان يصدرها الشيخ أحمد الجابر ١٩٢٠-١٩٥٠ إلى رعاياه بتحريم الاشتغال بنقل الأسلحة وأدوات الحرب ، وبالتالي فإن وصول أسلحة أو ذخائر مهربة إلى العراق لم تكن نتيجة لسياسة اتخذتها الكويت ضد النظام العراقي (١) .

ولم يلبث العراق أن اقترح في عام ١٩٣٢ ألا تسمح الكويت بتصدير الأموال إلى العراق ما لم تزود بقائمة شحن مصدق عليها من قبل مأمور عراقي يعين في الكويت ، حيث يقوم بإرسال صورة من قائمة الشحن إلى مديرية الجمارك في البصرة لإحاطتها علما بمقدار الأموال المصدرة من الكويت إلى العراق ، كما اقترح العراق وضع سفينة بخارية في مدخل شط العرب لتراقب حركة السفن القادمة من

(١) انظر النصوص الخاصة بتلك الإعلانات في التقارير الإدارية الخاصة بالخليج
The Persian Gulf Administration Reports , vol ix Archive Editions 1986, pp49-50

الكويت ، فضلا عن وضع مراكز للمراقبة داخل الحدود الكويتية العراقية ، وكان من الطبيعي أن ترفض الكويت الأخذ بتلك الاقتراحات . وحرصا من الحكومة البريطانية على عدم تصاعد الأزمة بين الكويت والعراق فقد اقترحت عقد اجتماع في بغداد يحضره ممثلون من إدارة الجمارك في الكويت إلى جانب ممثلين من العراق لوضع حلول للمشكلات المتعلقة بتسرب البضائع من الكويت إلى العراق . بيد أن الشيخ أحمد الجابر لم يوافق من جانبه على هذا الاقتراح الذي سيؤدي إلى التدخل في حرية التجارة ، وخاصة في الوقت الذي كانت فيه الكويت تعاني من الأزمة الاقتصادية العالمية التي ألحقت أضرارا بالغة بتجارة اللؤلؤ ، وطالب الحكومة العراقية أن تتخذ ما شاءت من تدابير للحد من تجارة الكويت مع العراق ، وأنه لن يعترض على أية تدابير تتخذها الحكومة العراقية داخل حدودها مهما كانت جسامة الأضرار التي يمكن أن تلحق بتجارة الكويت .

وقد حاول العراق التفاهم مباشرة مع الشيخ أحمد الجابر ، حيث أوفد في سبتمبر من عام ١٩٣٤ المدير العام لوزارة الخارجية العراقية ناجي الأصيل ويرفقته تحسين علي متصرف البصرة لإقناع حاكم الكويت بتطبيق التعريفة الجمركية العراقية على الجمارك الكويتية ، أو الموافقة

على تعيين مأمور عراقي لإدارة الجمارك الكويتية مع استعداد العراق أن يقدم التعويضات اللازمة في حالة الموافقة على تلك الاقتراحات . ولم تسفر هذه الوفادة عن أية نتيجة إيجابية لتعارضها مع سيادة الكويت على إقليمها الجمركي .

ومما يذكر للشيخ أحمد الجابر وقوفه بصلابة ضد جميع المحاولات التي بذلها العراق للمساس بسيادة الكويت أو التحكم في شئون إدارتها الجمركية سواء بتحديد حجم البضائع التي تفد إليها أو الإشراف على جماركها أو إلحاقها بنظامه الجمركي . ولعل هذا الموقف كان داعا للحكومة العراقية لكي تواصل حملاتها واتهاماتها ضد الكويت بصورة أكثر عنفا .

كان الهدف من تلك الاتهامات الضغط على الكويت في محاولة مستميتة من جانب العراق التدخل في شئونها والمساس بسيادتها واستقلالها ، من ذلك مطالبة العراق بإنشاء مراكز مراقبة عراقية داخل الحدود الكويتية وإرسال مأمورين عراقيين لميناء الكويت للإشراف ومراقبة ما يدخل إلى الميناء بما يعني السيطرة على جمارك الكويت(١) .

---

(1) FO 371/21833 Kuwait Customs and Administration - Iraqi Proposals to-take over Kuwaiti Customs as a solution to Smuggling Question 1938

وفي أكتوبر من عام ١٩٣٨ عرض توفيق السويدي وزير خارجية العراق على المسئولين الإنجليز لدى زيارته للندن عدة اقتراحات من بينها أن ترفع الكويت رسومها الجمركية لكي تتناسب مع الرسوم المطبقة في العراق مما يمهد لإقامة اتحاد جمركي بين البلدين ، أما إذا رفضت الكويت الأخذ بهذا الاقتراح فعليها تقليص وارداتها بما يكفي استهلاكها المحلي لمنع تسرب السلع والبضائع التي تفيض عن حاجة سكانها والقبائل التابعة لها ، ويلزم في هذه الحالة تعيين مأمور بريطاني لإدارة جمارك الكويت . كما كان هناك اقتراح آخر بضم الكويت إلى العراق أو بنقل الحدود المشتركة بينهما جنوبا حتى خط عرض ٢٩,٥ درجة شمالا لإفساح المجال لأجهزة مكافحة التهريب العراقية ، ومن الممكن إذا وافقت الكويت على هذا الاقتراح تعويضها بأراض في جهات أخرى [١] ! .

تمسك الكويت بسيادتها الجمركية

كان من الطبيعي أن ترفض الكويت تلك الاقتراحات برمتها والتي تفقدها جانبا كبيرا من سيادتها فضلا عن جانب كبير من تجارتها ، وبالتالي لم تكن الكويت مستعدة للاستجابة لأي من تلك الاقتراحات .

(١) مصطفى عبد القادر النجار ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٠١

إذ إن إقامة اتحاد جمركي بينها وبين العراق ، وما يتطلبه ذلك من رفع رسومها الجمركية يناقض سياستها الاقتصادية الحرة التي درجت عليها ويفقدها خصوصيتها التجارية ، فضلا عما سوف يترتب على ذلك من زيادة الأسعار مما ينجم عنه تذمر السكان ، كما أن رفع الرسوم الجمركية يتناقض مع المادة العاشرة من اتفاقية ١٥ أكتوبر ١٩٠٧ التي أبرمتها الكويت مع الحكومة البريطانية والتي وضعت حدا أقصى للضرائب الجمركية على البضائع الواردة إليها بما لا يتجاوز ٤ ٪ . أما فيما يتعلق بتحديد كمية الواردات التي ترد إلى الكويت بما يكفي احتياجاتها الضرورية فمن شأن ذلك الاقتراح القضاء على مصالح تجارها ، خاصة وأن الكويتيين تجار بطبيعتهم ومن المستحيل منعهم من التجارة مع المشترين الراغبين في التعامل معهم ، فضلا عن أن تلك القيود تتنافى مع حرية التجارة التي كانت الكويت أحرص ما تكون عليها . أما من حيث تعيين مأمور بريطاني لإدارة جمارك الكويت فمن شأنه الاعتداء على سيادتها إلى جانب ما سيؤدي إليه ذلك الإجراء من إثارة الاستياء لدى تجار الكويت ، كما سيؤدي في الوقت نفسه إلى إثارة الملك عبد العزيز ابن سعود ، إذ سبق للكويت أن رفضت تعيين ممثل من قبله لمراقبة حركة التجارة التي تنفذ من الكويت إلى رعاياه في نجد . ومن الطبيعي أن

ترفض الكويت المقترح العراقي الأخير بأن تتنازل للعراق عن بعض مقاطعاتها الشمالية باعتبار ذلك مساسا باستقلالها وسيادتها (١) .

وعلى الرغم من توالي الاحتجاجات العراقية على ما تسببه تجارة التهريب من أضرار اقتصادية بالغة ، إلا أن الكويت كانت تبرئ تجارها من أن يكونوا المسئولين وحدهم عن تسرب البضائع من الكويت إلى العراق ، إذ كان من الطبيعي أن تغري الأرباح الناجمة عن الفروق الجمركية كثيرا من التجار النجديين والإيرانيين والعراقيين وغيرهم للقيام بتسريب البضائع إلى العراق . وتعترف المصادر العراقية ذاتها أن تجارة التهريب كان يقوم بالجانب الأكبر منها التجار العراقيون أنفسهم . وعلى الرغم من ذلك فقد ركزت الحكومة العراقية اتهاماتها ضد الكويت وتجارها متذرعة بأن تسرب البضائع من الكويت إلى العراق سببت له خسارة كبيرة لا تقل عن ثلاثمائة وخمسين ألف جنيه إسترليني في العام الواحد . وإن كان هناك ثمة ما يؤكد أن حجم التجارة المهربة إلى العراق لم يكن بمثل تلك الدرجة من المبالغة التي أثارتها الدعاية العراقية ضد الكويت بهدف إعطاء مبرر للعراق لانتهاك الحدود الكويتية أو المطالبة

(١) بدر الدين عباس الخصوصي ، دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، الجزء الثاني ، الكويت ١٩٨٨ ، ص ٢٧٦

بضم الكويت للعراق وإلحاقها بنظامه الاقتصادي . إذ يتضح من الوثائق البريطانية أن القبائل العراقية ، خاصة قبيلة المنتفق هي التي كانت تقوم بتسريب ما تحتاج إليه من سلع معيشية من الكويت إلى العراق ، ومن المعروف أن معظم أفراد تلك القبيلة من الرعاة الفقراء الذين لا يمتلكون من وسائل النقل إلا ما يكفي لنقل احتياجاتهم الضرورية إلى مضارب خيامهم .

لم ييأس العراق من رفض جميع اقتراحاته إذ استمر في محاولاته الدائبة للمساس بسيادة الكويت والتحكم في جماركها عن طريق طرح مشروعات خاصة بإقامة خط حديدي يصل إلى الكويت وإنشاء ميناء عراقي في مياهها . وكانت هذه المشروعات بمثابة إحياء للمشروع الألماني الخاص بامتداد خط حديد برلين - بغداد إلى الكويت الذي سبق للشيخ مبارك الاعتراض عليه . وعلى الرغم من أن العراق كان قد سبق له التقدم بمشروع مد خط حديدي في عام ١٩٢٣ ، حين أبلغ صبيح بك وزير الأشغال العراقي السفير البريطاني في بغداد رغبة حكومته مد خط حديد البصرة إلى الكويت ، إلا أن المشكلات الجمركية أدت إلى رفض الكويت لذلك المشروع ، الذي لم يلبث أن تجدد مرة أخرى في عام ١٩٣٨ حين أعلنت الحكومة العراقية تصميمها على مد خط حديدي من

الزبير ويخترق الأراضي الكويتية إلى ميناء ينشئه العراق في الكويت ليكون نهاية لذلك الخط . ومما يثير الانتباه أن الحكومة العراقية عرضت هذا المشروع في الوقت الذي اشتدت فيه المعارضة في البرلمان العراقي عند التصديق على المعاهدة العراقية الإيرانية الخاصة بشط العرب التي وقعت بين الدولتين في عام ١٩٣٧ ، وما ورد فيها من تنازلات من جانب العراق لإيران ، ومن ثم أخذ العراق ينظر إلى الكويت لتكون مخرجه إلى الخليج دون أن يأخذ في اعتباره أن مد خط حديدي إلى الكويت وإنشاء ميناء عراقي في مياهها فيه مساس بالسيادة الإقليمية للكويت . ومن الواضح أن الحكومة العراقية كانت تهدف بطرحها لذلك المشروع إلى إسكات المعارضة ، وإن كان ذلك على حساب الكويت ، وقد لقي المشروع اسجابة كبيرة من البرلمان العراقي ، وعلى العكس من ذلك وجد معارضة شديدة من جانب الكويت .

وكانت العروض التي قدمها العراق كي توافق الكويت على تنفيذ مشروعه طبقا للمباحثات التي دارت بين وزير الخارجية العراقية توفيق السويدي والمستر مورجان Morgan الممثل البريطاني في بغداد ، تتضمن تغطية العراق لجميع نفقات عملية الإنشاء واستعداد الحكومة العراقية لتقديم أية تعويضات يطلبها شيخ الكويت وأن يكون الميناء الذي

سينشئه العراق في الكويت تحت إشراف الحكومة الكويتية ، التي يكون من حقها استخدام الميناء والسكة الحديدية دون دفع أية رسوم . وتفاديا للمشكلات الجمركية التي سوف تنشأ بين الكويت والعراق اقترح العراق إقامة منطقة جمركية حرة في الميناء المزمع إنشائه(١) . وقد بادر الشيخ أحمد الجابر بإعلان رفضه القاطع للمشروع العراقي الذي سيؤدي تنفيذه إلى تصاعد النفوذ العراقي في الكويت ، وكان من حسن الإدراك حين تشكك في صدق النوايا العراقية ، إذ ليس من المتوقع أن يقبل العراق إشراف الكويت على الميناء . وإزاء الرفض الكويتي نصحت الحكومة البريطانية العراق بأن من الأجدى له أن يحصر مشروعه في الأراضي والمياه التابعة له . وفيما يبدو أن العراق أخذ بالنصيحة البريطانية حين قرر إنشاء ميناء أم قصر ، رغم أنه لم ينفذ إلا في فترة متأخرة ، إذ لم يتم افتتاحه إلا في عام ١٩٦٧ (٢) .

(١) عن المشروعات التي اقترحتها الحكومة العراقية على حساب الكويت ، انظر توفيق السويدي ، مذكراتي - نصف قرن من تاريخ العراق والقضية العربية ، بيروت ١٩٦٩ ، ص ٢٩٩-٣٠٠

(٢) مصطفى عبد القادر النجار ، مرجع سبق ذكره ، ص ٤٣٢

(٣) المشكلات الجمركية بين الكويت والمملكة العربية السعودية

لم تكن المشكلات الجمركية التي عانتها الكويت قاصرة على العلاقات بينها وبين العراق فحسب ، وإنما تصاعدت تلك المشكلات بين الكويت والمملكة العربية السعودية ، ووصلت في بعض الأوقات إلى درجة كبيرة من التوتر ، وعلى الرغم من ذلك فقد أخذت مسارا مختلفا عن المسار الذي سارت فيه مع العراق . وليس من شك في أن الروابط الوثيقة بين الكويت والمملكة العربية السعودية كان لها أثر كبير في التغلب على المشكلات الجمركية التي تفاقمت بين البلدين خلال حقبتي العشرينيات والثلاثينيات .

وترجع أصول تلك المشكلات إلى عام ١٩١٣ حين استرد الملك عبدالعزيز آل سعود الأحساء وحاول إنعاش الموانى التي آلت إليه في الجبيل والعقير ، وذلك لمواجهة تمتع الكويت بالرسوم الجمركية التي كانت تفرضها على السلع الذاهبة إلى نجد . وعلى الرغم من سعي ابن سعود لدى شركة الملاحة البخارية البريطانية لكي ترسل سفنها التجارية إلى موانيه في الأحساء ، إلا أن تلك الموانى لم تستطع منافسة ميناء الكويت الذي تميز بكونه ميناء حرا فضلا عن سمعته التاريخية وإمكاناته الطبيعية التي تفوق كثيرا تلك الموانى . ومن ناحية أخرى كان الملك

عبدالعزيز لا يستطيع التحكم في فرض الضرائب الجمركية على القوافل التجارية المتجهة من منافذ الكويت إلى نجد بعد خروجها إلى الصحراء الشاسعة (١) وكان النجديون قد اعتادوا التنقل بحرية من نجد إلى الكويت ، كما كانوا يفضلون التعامل مع تجار الكويت حيث يقومون بشراء ما يحتاجونه من أسواق الكويت ثم ينتشرون في البادية . وحين حاول الملك عبدالعزيز إقامة مراكز للتفتيش الجمركي ابتعد هؤلاء عن تلك المراكز ومكنهم من ذلك تعذر مراقبة الصحاري ، وبالتالي لم يتمكن الملك عبدالعزيز من استيفاء الرسوم الجمركية على ما يحملونه من السلع أو المواد الغذائية(٢) . وكان مما زاد المشكلة تعقيدا - كما حدث بالنسبة للعراق - المكوس الجمركية الزهيدة التي تفرضها الكويت على البضائع الواردة إليها أو العابرة في منافذها البحرية والبرية ، وذلك على نقيض المكوس الجمركية التي كان يفرضها الملك عبدالعزيز على البضائع التي ترد إلى موانيه في الأحساء والتي تأخذ طريقها إلى نجد .

(1) FO 371/23266 Memorandum on trade blockade of Kuwait 30th January 1939

(٢) صلاح العقاد ، التيارات السياسية في الخليج العربي من بداية العصور الحديثة حتى أزمة ١٩٩٠-١٩٩١ ، القاهرة ١٩٩١ ، ص ٢٣٧

ولتلك الأسباب طلب الملك عبدالعزيز من السير برسي كوكس الذي كان يشغل آنذاك الضابط البريطاني لقوات الحملة البريطانية على العراق ، التوسط لدى الشيخ جابر المبارك ١٩١٥-١٩١٧ لكي يقوم بتحصيل الرسوم الجمركية (داخل الكويت) على البضائع التي تخرج من الكويت إلى نجد وتسليمها إليه(١) . غير أن الشيخ جابر رفض هذا الطلب لإخلاله بسيادة الكويت ، ولتعارضه مع حرية التجارة التي درجت عليها . ويفهم ذلك من الرد الذي بعث به إلى المقيم البريطاني في الخليج الذي جاء فيه « . . . إنه لا يمكننا أن نغير حال من رسومات طرفنا خلاف العادة الجارية من قديم الزمان ، ولو يصير طريق اسمه طرانسيت بطرفنا يحصل ضرر كلي في رسوماتنا ، فلهذا لا يسعنا أن نغير حال، ولا نعطي طريق لاسم طرانسيت من طرفنا ، وابن سعود إذ صاير له الآن فكر يجعل رسم على تجار نجد فعنده بنادر مخصوصة »(٢)

كان الملك عبدالعزيز يعاني معاناة شديدة من ارتفاع أسعار السلع والبضائع التي تصل إلى أراضيه عن طريق البحرين ، إذ كانت عرضة لضريبة جمركية تفرض عليها هناك إضافة إلى ضريبة جمركية أخرى

(١) بدر الدين عباس الخصوصي ، مرجع سبق ذكره ، الجزء الثاني ، ص ١٧٧
(٢) حسين خلف خزعل ، مرجع سبق ذكره ، الجزء الثالث ، بيروت ١٩٦٣ ، ص ٢٩

تصل إلى ٨٪ كانت تفرض في موانيه في الأحساء ، مما يعرض تلك السلع إلى ازدواج ضريبي يؤثر بالقطع على ارتفاع أسعارها ، أما إذا استبدل الكويت بطريق البحرين فكان من المتعذر عليه في هذه الحالة أن يفرض سياجا جمركيا على منافذها البرية الموصلة إلى نجد ، ومن ثم كان لا يتحصل على شيء من الجمارك على السلع القادمة إلى أراضيه . ولما كانت السلع القادمة إلى نجد عن طريق الكويت لا تجمرك إلا مرة واحدة ، فقد ظل ميناء الكويت يتمتع بامتيازات كثيرة تفوق موانيه في الأحساء (١) .ولتلك الأسباب لم يجد الملك عبدالعزيز بعد أن أخفق في الاتفاق مع الكويت بدا من فرض حصار تجاري عليها ومنع رعاياه من مسابلة التجار الكويتيين مستهدفا بذلك إنعاش موانيه في الأحساء التي كان يأمل أن تدر عليه عوائد جمركية كبيرة نتيجة تطبيقه الحصار التجاري على الكويت ، وخاصة أنه كان في حاجة شديدة إلى أموال يستعين بها في تنظيم إدارته الناشئة في وقت كانت فيه خزانته خاوية بعد قطع المساعدات المالية البريطانية عنه منذ عام ١٩٢٤ ، هذا فضلا عن حروبه في الجزيرة العربية ، وما ترتب على الأزمة الاقتصادية العالمية من انقطاع في مواسم الحج وكلها أسباب أدت إلى نضوب موارده .

(١) جون فيلبي ، مصدر سبق ذكره ، ص ١٥١

ويفهم من المراسلات التي دارت بين الملك عبدالعزيز والشيخ أحمد الجابر في أغسطس من عام ١٩٢١ - على أثر ارتقاء الأخير الحكم في الكويت - أن الملك عبدالعزيز لم يقدم على منع القبائل التابعة له من مسابلة الكويت وصرفهم إلى مسابلة تجار الموانى التابعة له في الأحساء إلا مضطرا ، وليس في استطاعته التنازل عن ذلك إلا إذا وافق الشيخ أحمد الجابر على العمل بأحد أمرين :

أولهما : أن يرسل الملك عبدالعزيز عمالا تابعين له إلى الكويت لمراقبة جماركها ، وذلك من أجل التعرف على حجم البضائع والسلع الواردة إليها ، ولجباية الرسوم الجمركية على ما يخرج من تلك البضائع والسلع إلى نجد .

وثانيهما : أن تقوم الكويت بتعيين مأمورين من قبلها لتحصيل الرسوم الجمركية من القوافل التجارية المتجهة إلى نجد ، وكذلك من التجار الكويتيين المتعاملين مع رعاياه وتسليم تلك الأموال إليه .

وتبع ذلك أن أرسل الملك عبدالعزيز في أوائل عام ١٩٢٢ مبعوثا من قبله يدعى حمزة الغوث إلى الكويت للتأكيد على هذين المطلبين . وكان المبعوث السعودي مزودا بتعليمات وصلت إلى درجة أن يكون

العمال السعوديون الذين سيوفدون إلى الكويت من حقهم فحص جميع السجلات الجمركية للتعرف على أنواع وحجم البضائع والسلع المصدرة إلى نجد . كما أوضح المبعوث أن التعليمات التي تلقاها من ابن سعود كانت تنص صراحة على أنه في حالة رفض الكويت لتلك المطالب فعلى الشيخ أحمد الجابر أن يدفع من خزائنه ما يعادل قيمة الرسوم الجمركية على البضائع والسلع الذاهبة إلى نجد ، ولن يقبل ابن سعود في هذه الحالة بأقل من سبعة آلاف روبية تدفع له سنويا[١] .

كان من الطبيعي أن يرفض الشيخ أحمد الجابر المطالب السعودية التي قدمت إليه باعتبارها إخلالا بسيادة الكويت والتدخل في شئونها وإدارتها الجمركية . وتعلقت آمال الكويت على أن يقوم ابن سعود من جانبه بإنشاء مراكز جمركية تابعة له بعد تعيين الحدود الكويتية النجدية في مؤتمر العقير ١٩٢٢ لتحصيل الضرائب الجمركية من القوافل القادمة من الكويت ، إذ كان من السهل عليه تتبع مسار تلك القوافل عبر خطوط آبار المياه في الحفر والوفرة وقرية وغيرها من المناطق الحدودية ، غير أنه لم يقم بذلك متعللا بأن إنشاء تلك المراكز الجمركية سيكلفه

(١) نجاة عبد القادر الجاسم ، التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين ١٩١٤-١٩٣٩ ، القاهرة ١٩٧٣ ، ص ٨٥-٨٧

أموالا كثيرة في الوقت الذي كانت فيه أوضاعه المالية متردية ، فضلا عن أنه لن يتمكن من إحكام السيطرة على تجارة التهريب نظرا للطبيعة الصحراوية الشاسعة وعدم وجود معالم جغرافية بارزة بين الكويت ونجد .

وفي محاولة من الشيخ أحمد الجابر لحل المشكلة الجمركية أوفد ابن عمه وولي عهده الشيخ عبد الله السالم إلى الرياض للتفاوض مباشرة مع الملك عبدالعزيز ، غير أن تلك الوفادة لم تستطع التوصل إلى حل للمشكلة القائمة ، إذ اشترط الملك عبدالعزيز في مقابل رفع الحصار التجاري عن الكويت عقد اتفاقية بينه وبين الكويت تقضي بالمناصفة في عوائدها الجمركية ، وعلى أن يشرف أحد الموظفين المحايدين سواء من الهند أو العراق على الجمارك الكويتية ضمانا لصحة تقدير العوائد الجمركية . غير أن الشيخ أحمد الجابر - يؤازره في ذلك كبار الأعيان وجانب كبير من تجار الكويت - رفض الموافقة على العروض السعودية (١) . وقد أثبتت المشكلة الجمركية نضوج الوعي السياسي لدى تجار الكويت إلى درجة التضحية بمصالحهم الخاصة ، حرصا منهم على عدم

(1) Nejd Customs, Memorandum by Political Agent, Kuwait to the Honourable Political Resident , Persian Gulf 12th July 1923

الإخلال بالسيادة الداخلية للكويت ، أو التدخل في شئونها التجارية والجمركية .

يمكن القول أن السنوات العشر الواقعة بين عامي ١٩٢٣ و١٩٣٣ قد شهدت بدايتها استمرار الملك عبدالعزيز في فرض الحصار التجاري ضد الكويت . وترتبط بداية تلك الفترة بالنتائج التي أسفرت عنها مؤتمر العقير ١٩٢٢ وشعور الملك عبدالعزيز بحاجته الملحة إلى تشديد قبضة يده على القبائل التي آلت إليه بموجب قرارات المؤتمر ، وذلك بمنع تعاملها مع الكويت التي ترتبط مع قبائلها بعلاقات اجتماعية وثيقة ، أما نهاية تلك الفترة فترتبط ببداية انفراج الأزمة التجارية والجمركية بين الكويت والمملكة العربية السعودية عندما أخذت الموارد المالية تتدفق على كل من السعودية والكويت بعد أن منح الملك عبدالعزيز امتياز استغلال النفط في الأحساء إلى شركة ستاندارد أويل أوف كاليفورنيا ، وبعد أن منحت الكويت بدورها امتياز نفطها إلى شركة نفط الكويت . ومن ناحية أخرى فإن المشكلات القبلية بين الكويت والمملكة العربية السعودية أخذت تخف حدتها نتيجة توطين قبائل البادية في كل من البلدين .

ومهما يكن من أمر فإن الحصار التجاري الذي فرضه الملك عبدالعزيز على الكويت قد تسبب في انخفاض عوائدها الجمركية إلى

أكثر من ٢٥٪ ، ومكن الملك عبدالعزيز إلى حد كبير من التخفيف من حدة أزماته المالية التي تعرض لها خلال حقبتي العشرينيات والثلاثينيات حيث طفرت إيرادات جماركه في الأحساء إلى عشرة آلاف روبية سنويا ، يضاف إلى ذلك قيمة الكميات الكبيرة من السلع والبضائع التي كانت تصادرها السلطات السعودية من القوافل التجارية وهي في طريقها من الكويت إلى نجد . وقد ازدادت عمليات المصادرة بعد أن أوكل الملك عبدالعزيز إلى ابن جلوي مهمة تعقب تلك القوافل حيث قام بإنشاء عدة مراكز جمركية على طول الحدود الكويتية السعودية . (١)

محاولات لحل الأزمة التجارية بين الكويت والسعودية

كان يتعين على الحكومة البريطانية باعتبارها صديقة للطرفين أن تبذل جهدها من أجل إزالة الحصار التجاري عن الكويت ، وذلك التزاما بالوعود التي قدمتها للشيخ أحمد الجابر نظير موقفه المحايد من تمرد الإخوان النجديين ضد الملك عبدالعزيز . وتتضح الجهود البريطانية في التقرير الذي بعث به المقيم البريطاني في الخليج الكولونيل بيسكو

(١) لمزيد من التفصيل عن الحصار الاقتصادي السعودي للكويت ، انظر سيف مرزوق الشملان ، ملاحظات حول الحصار الاقتصادي ، مجلة البعثة ، السنة الثانية ، القاهرة ١٩٥٤ ، ص ٨٤ - ٨٥ .

Biscoeإلى حكومته على أثر لقائه والكولونيل ديكسون Dickson الوكيل السياسي البريطاني في الكويت بالملك عبد العزيز بن سعود في ميناء العقير في فبراير ١٩٣٢ ، بهدف تخفيف الحصار التجاري عن الكويت . حيث شرح المسئولان البريطانيان للملك عبدالعزيز ما تعانيه الكويت من أوضاع اقتصادية متأزمة نتيجة توقف تجارتها مع نجد إذ انخفضت عائداتها الجمركية من ثمانية لكوك إلى لكين (*) سنويا . وعلى الرغم من أن هذه الخسائر ترجع إلى الأزمة الاقتصادية العالمية ، إلا أن أسبابها الحقيقية ترتبط بالحصار التجاري المفروض عليها . غير أن الملك أصر على موقفه مبررا حاجته إلى الأموال ، وأنه إذا ما سمح لقبائله بالمسابلة مع الكويت فسيفقد العوائد الجمركية التي تأتيه من موانيه في الأحساء . واقترح حلا للأزمة إنشاء مراكز جمركية سعودية تحيط بجميع منافذ الكويت بحيث يمكنه ضمان نصيبه من الرسوم الجمركية التي تفرضها الكويت على البضائع المتجهة إلى نجد ، وذلك عن طريق تعيين عمال من قبله في تلك المراكز مع تعهده بألا يكون لهم أية صفة رسمية في الكويت . وعلى أن تتعهد الكويت من جانبها باتخاذ الإجراءات اللازمة التي من شأنها عدم السماح لأية قافلة تجارية تغادر الكويت إلى نجد بالمرور في غير الطرق المؤدية إلى تلك المراكز . أما إذا

(*) اللّك يساوي مائة ألف روبية .

رفض الشيخ أحمد الجابر الموافقة على ذلك فعليه أن يدفع مبلغا من المال سنويا يعادل نصيب السعودية من الجمارك الكويتية .

وكان من الطبيعي أن ترفض الكويت الأخذ بتلك الاقتراحات التي وجدت فيها إخلالا بسيادتها على إقليمها الجمركي ، كما أن الاقتراح بأن تدفع الكويت حصة من عوائدها الجمركية إلى الملك عبدالعزيز يتنافى مع استقلالية جماركها ،كما قد يفسر بأنه إلزام لها ، وهو أمر لم تكن ترتضيه بطبيعة الحال .

وعلى الرغم من استمرار المشكلات الجمركية بين الكويت والمملكة العربية السعودية ، إلا أن الاتصالات المباشرة بين العاهلين كان لها أثر كبير في التخفيف من حدة تلك المشكلات .

وكانت الاتصالات بين الملك عبد العزيز والشيخ أحمد الجابر تجرى عن طريق المراسلات الودية أو إرسال الوفود أو اللقاءات الشخصية التي كانت تتم بين العاهلين ، مما كان لها أثر كبير في إشاعة أجواء من الثقة والاحترام فيما بينهما ، فضلا عن التعبير عن المشاعر الودية التي يكنها كل منهما للآخر ، إذ كثيرا ما عبر الملك عبدالعزيز بأن الضرورات الاقتصادية هي التي أملت عليه منع رعاياه من مسابلة الكويت ، وأكد الشيخ أحمد

الجابر بدوره أنه على الرغم مما عانته الكويت من الحصار التجاري إلا أنه فخور بالملك عبد العزيز لأنه بالنسبة له بطل الإسلام وحامي الديانة الصحيحة(١) . وقد أثمرت تلك العلاقات الودية عن مبادرة الشيخ أحمد الجابر بتقديم اقتراح يهدف إلى حل المشكلات الجمركية باتباع نظام المانيفست ، بمعنى إعداد قوائم تحتوي على حصر شامل لجميع السلع والبضائع ، بما في ذلك كمياتها وأنواعها التي تحملها قوافل التجارة المتجهة من الكويت إلى نجد ، وعلى أن يعقد اجتماع بين ممثلين كويتيين وسعوديين لدراسة الوسائل التي تتخذ من أجل تطبيق ذلك الاقتراح ، الذي سيسهل على العمال السعوديين جباية الرسوم الجمركية من القوافل التجارية اعتمادا على ما تحمله من قوائم السلع ، وخاصة أن هذه القوافل سوف تأخذ مسارات معروفة من أجل التزود بمياه الآبار التي تقع فيها المراكز الجمركية التابعة الملك عبدالعزيز . وعلى الرغم من منطقية المبادرة الكويتية ، إلا أنها ظلت معلقة إذ لم يوافق الملك عبدالعزيز على عقد الاجتماع المقترح إلا بعد قرابة ثلاث سنوات ، وعلى وجه التحديد في الخامس عشر من يونية ١٩٣٥ .

---

(١) راجع بصـــدد ذلك F.O. 371/16870 Trade Blckade by Bin Saud -Trade Correspondences between Shaikh of Kuwait and Bin Saud 1933

وقد شهدت الكويت انعقاد ذلك الاجتماع الذي حضره كل من حمد السليمان وخالد الوليد وعبد الله القصيبي من المملكة العربية السعودية ، بينما مثل التجار الكويتيين كل من أحمد الحميضي وخالد الزيد ومحمد بن ثنيان الغانم . وفي المباحثات التي دارت بين الجانبين أبدى المثلون الكويتيون موافقتهم على إنشاء مراكز جمركية تابعة للمملكة العربية السعودية على الحدود الواقعة بين البلدين ، وعلى أن تقوم السلطات الجمركية في الكويت بإخطار العاملين في تلك المراكز ببيان عن نوع وحجم البضائع الخارجة من الكويت بموجب قوائم مصدق عليها من الدائرة الجمركية بالكويت ، وعلى أن تكون قوائم الحمولة من ثلاث نسخ ، نسخة مع رئيس القافلة والثانية تسلم إلى عبد الله النفيسي - وكيل الملك عبدالعزيز في الكويت - بينما ترسل النسخة الثالثة إلى المركز السعودي الذي ستمر عليه القافلة (١) . وأبدى الجانب الكويتي موافقته على عقد اتفاقية تتعهد فيها الكويت بدفع تعويضات مناسبة عن كل حادثة تهريب ، ويحق للمملكة العربية السعودية أن تقدم على إلغاء الاتفاقية المقترحة في حالة تكرار حوادث التهريب لأكثر

(1) F.O. 371/19006 Trade Blockade Conference 1935 - Report on preliminary discussions

من ثلاث مرات متتاليات . وعلى الرغم من كل تلك التنازلات التي قدمها الممثلون الكويتيون ، إلا أن الممثلين السعوديين طالبوا بتقديم ضمانات أكثر ، حيث اشترطوا أن تبادر المملكة العربية السعودية بإلغاء الاتفاقية المقترحة عند وقوع حادثة تهريب واحدة . ولم يوافق الشيخ أحمد الجابر على هذا التحفظ ، ومن ثم صدرت أوامر الملك عبد العزيز للوفد السعودي بقطع المباحثات والعودة فورا إلى الرياض ، وبالتالي لم يحقق الاجتماع الكويتي السعودي الهدف الذي عقد من أجله .

انفراج الأزمة ورفع الحصار

شهدت السنوات الأخيرة من عقد الثلاثينيات انفراج أزمة الحصار التجاري السعودي للكويت ، ويرجع ذلك إلى العديد من العوامل التي يمكن رصدها على النحو التالي :

أولا : إدراك الملك عبد العزيز أن التشدد في الحصار أدى إلى زيادة كميات البضائع والسلع المهربة من الكويت إلى المملكة العربية السعودية ، وأن استمرار منع رعاياه من التعامل مع تجار الكويت سيؤدي إلى تصاعد عمليات التهريب .

ثانيا : كان لمطالبة العراق بضم الكويت عقب أزمة المجلس التشريعي

الكويتي في عام ١٩٣٨ أثر كبير لدى الملك عبد العزيز ، الذي كان يخشى إذا ما نجح العراق في تنفيذ خطته أن يصبح قوة مهددة له ، ومن ثم وضع ثقله السياسي والمعنوي إلى جانب الكويت .

ثالثا : مساندة الحكومة البريطانية للكويت في الضغط على ابن سعود ، وذلك بمنعها السفن التجارية التابعة لشركة الملاحة البخارية البريطانية من التوقف في مواني الأحساء ، مما أدى إلى ركود اقتصادي عانت منه تلك المواني .

رابعا : كان للموارد المالية التي تلقاها الملك عبد العزيز من شركة ستاندارد أويل أوف كاليفورنيا على أثر منحها امتياز التنقيب عن النفط في الأحساء والمناطق الشرقية من المملكة العربية السعودية في عام ١٩٣٣ أثرها في التخفيف من حدة الأزمات المالية التي كان يعاني منها ، وبالتالي لم يعد في حاجة ملحة إلى الموارد الجمركية البسيطة بالقياس إلى موارد النفط ، مما دعاه إلى التجاوز تدريجيا عن تشديد الحصار التجاري على الكويت .

خامسا : كان للعلاقات الوثيقة التي ربطت بين الكويت والسعودية أثرها في التغلب على المشكلات التجارية والجمركية بين البلدين .

الاتفاقية التجارية بين الكويت والمملكة العربية السعودية

أدت العوامل السابقة إلى اتفاق الكويت والمملكة العربية السعودية على إبرام مجموعة من الاتفاقيات التي لم تقتصر فقط على علاج المشكلات التجارية والجمركية بين البلدين ،وإنما تعدتها بناء على رغبة السعودية إلى توقيع اتفاقيات خاصة بالصداقة وحسن الجوار وتبادل تسليم المجرمين . أما فيما يتعلق بالاتفاقية التجارية التي تهمنا في هذا المقام ، فيذكر الشيخ حافظ وهبه أن الملك عبد العزيز أوفده إلى الكويت في ديسمبر ١٩٣٨ لإجراء محادثات مع الوكيل السياسي البريطاني في الكويت ،حيث تم التوصل إلى مشروع اتفاقية تجارية أبدى عليها الشيخ أحمد الجابر العديد من الملاحظات ، وتم تعديلها بما يتلاءم مع وجهة النظر الكويتية (١) . وتناولت مواد تلك الاتفاقية تنظيم التبادل التجاري بين الكويت والمملكة العربية السعودية ، والتعاون فيما بينهما في مواجهة التهريب عن طريق ضبط ومصادرة البضائع والسلع المهربة ، وتنظيم حركة مرور القوافل التجارية عبر نقاط معينة . وقد تم التوقيع على تلك الاتفاقية في مدينة جدة في ٢٠ أبريل ١٩٤٢ من قبل ستنهيور بيرد Stonehewer Birdنيابة ن الكويت ، والشيخ يوسف ياسين نيابة عن المملكة العربية السعودية .

---

(١) حافظ وهبه ، جزيرة العرب في القرن العشرين ، القاهرة ١٩٥٦ ، ص ٨٨ .

وبموجب الاتفاقية وافقت الكويت والمملكة العربية السعودية على أن تكون جميع البضائع التي تخرج من الكويت مثبتة في بيان «مانيفست» ، على أن يتضمن ذلك البيان أسماء أفراد القافلة ، وأن تكون كمية البضائع والسلع مطابقة تماما لما هو منصوص عليه في البيان الذي ينبغي أن يكون معتمدا من إدارة جمرك الكويت «مكتب المانيفست» . ونصت الاتفاقية على أن كل من يأخذ أموالا زائدة عن المبلغ المشروح في المانيفست يكون عرضة لمصادرة ما لديه من الأموال الزائدة والتغريم ، وإذا تكررت منه المراوغة يمنع من المتاجرة بين الكويت والسعودية . واعتبرت الاتفاقية كل من يحمل بضاعة من الكويت إلى البلاد العربية السعودية ولم يكن داخلا في قافلة يعتبر مهربا . ويتعين على قائد القافلة أن يحمل معه كشفا بأسماء أفرادها وعدد جمالها . وحددت الاتفاقية القافلة بألا تقل عن ثلاث دواب أوسيارة واحدة . ونصت على تحديد خط سير القافلة التجارية التي ينبغي أن تمر بالنسبة للكويت على الجهراء والصبيحية برا وميناء الكويت بحرا ، وبالنسبة للمملكة العربية السعودية الحفر وقرية العليا برا ، وموانى رأس تنورة والجبيل والعقير بحرا . وتعد البضائع المنقولة برا أو بحرا في حكم البضائع المهربة ما لم يلتزم حاملها بالأنظمة السابقة ، وكل من يحاول

الخروج عن تلك الأنظمة يعاقب بالحبس أو بالغرامة أو بكليهما مع مصادرة البضائع المهربة . كما نصت الاتفاقية على تبادل المراسلات والاتصالات بين مأموري جمارك البلدين من أجل المنافع المشتركة والتعاون فيما بينهما . وأباحت لرعايا البلدين حرية الدخول إلى أراضي البلد الآخر لغرض المسابلة ، أو لأي غرض آخر مشروع دون الحصول على تصريح من الحكومة الأخرى ، غير أنه يتعين على رعايا المملكة الذين يقصدون الكويت أن يحملوا ورقة من الجهات السعودية لإثبات هويتهم وبما يفيد الترخيص لهم بالرحلة ، ويتعين على السلطات الكويتية إبلاغ وكيل السعودية لديها بأسماء أولئك الأشخاص والعشائر التي يتبعونها وما يحملونه من الكويت إلى السعودية عند عودتهم إليها(١) .

المشكلات الإدارية في المنطقة المحايدة

على أثر حل الخلافات التجارية والجمركية بين الكويت والمملكة العربية السعودية ، أخذت العلاقات تتوثق بين البلدين ، وإن كان يعتريها في بعض الأحيان شيء من التوتر نتيجة للمشكلات المتعلقة بالإدارة

(١) راجع الأنظمة التجارية والجمركية العشرة التي نصت عليها الاتفاقية والبيانات التي تضمنتها استمارة المانيفستو في بدر الدين عباس الخصوصي ، مرجع سبق ذكره ، الجزء الثاني ، ص ٣٢٧ - ٣٣١ .

والحكم في المنطقة المحايدة ، وخاصة بعد أن ترتب على عمليات الكشف والتنقيب والاستغلال ازدياد عدد الموظفين والعمال في المنطقة . ولعل ذلك مما دفع الحكومتين إلى إجراء مباحثات فيما بينهما انتهت باتفاقية التقسيم التي وقعت بين الكويت والمملكة العربية السعودية في يوليو من عام ١٩٦٥ ، وبمقتضاها قسمت المنطقة المحايدة إلى قسمين متساويين ، يؤول كل قسم منهما إلى إحدى الدولتين ويعتبر جزءا لا يتجزأ من إقليمها تمارس فيه سيادتها الكاملة ، مع احتفاظ كل منهما بحقوقه المتساوية في ثروات المنطقة ومواردها الطبيعية . ونصت المادة الحادية عشرة على أن تبقى اتفاقيات الامتيازات البترولية التي منحت من أي من الدولتين سارية المفعول ، ويتعهد كل منهما باحترام أحكامها وما قد يطرأ عليها من تعديلات في ذلك النصف من المنطقة المقسومة الذي يضم إلى إقليمه ، كما يتعهد كل طرف باتخاذ الإجراءات التشريعية والنظامية التي تكفل استمرار تمتع شركات الامتياز بحقوقها وأدائها لالتزاماتها(١) .

وتفاديا لازدواج الضريبة نصت المادة الثالثة عشرة على أن تتعهد كل من الكويت والمملكة العربية السعودية باتخاذ الضمانات القانونية التي

(1) Agreement between the State of Kuwait and the Kingdom of Saudi Arabia relating to the partition of the Neutral Zone, 7th July 1965- Article XI

تكفل عدم فرض ضرائب أو رسوم جمركية أو إتاوات على الشركات التي منحت امتيازا من الطرف الآخر في المنطقة المقسومة (١) . وفي ديسمبر من عام ١٩٦٩ تم الاتفاق بين الدولتين على تحديد الخط المنصف (٢) ، وأعقب ذلك صدور المرسوم الأميري الكويتي في يناير ١٩٧٠ بالمصادقة على ذلك الخط ، الذي اعتبر بمثابة الخط البري الفاصل بين الكويت والمملكة العربية السعودية . أما فيما يتعلق بتعيين الحدود البحرية فقد أحيلت إلى لجنة من الخبراء القانونيين ، وانتهى الأمر بتوقيع اتفاقية بين البلدين في عام ١٩٩٩ نصت على إقرار الحدود البحرية فيما بينهما .

ولعل مما يستلفت النظر في اتفاقية التقسيم ما جاء بها بشأن الأمور الجمركية ، إذ أنه على الرغم من أن الاتفاقية أتاحت لكل دولة حقوق السيادة الكاملة في القسم الذي آل إليها ، إلا أنها ألزمت كلا منهما بعدم الإخلال بالامتيازات الجمركية التي منحت من قبل الطرف الآخر للشركات التي تعمل في المنطقة . ومن الواضح أن هذا الإلزام يعد استثناء من الأمور المتعارف عليها بالنسبة لحقوق السيادة الإقليمية ، هذا فضلا

---

(١) Article XIII

(٢) السياسة ، الكويت ١٩ ديسمبر ١٩٦٩ .

عن أن تقسيم الموارد النفطية وغيرها من الموارد الطبيعية الأخرى مناصفة بين الدولتين يعد مبدأ جديدا في القانون الدولي ، وذلك للظروف الخاصة بطبيعة المنطقة [1] .

(1) Hussain Al Bahrna. The Legal Status of the Arabian Gulf States, University of Manchester, 1968, p, 271 sq

الفصل الثالث

تطور الإدارة الجمركية في الكويت والاتفاقيات الإقليمية والدولية

كان الشيخ أحمد الجابر حريصا على استقلالية الإدارة الجمركية باعتبارها رمزا من رموز السيادة الوطنية ، وقد استمر إسنادها إلى أبناء الكويت الذين تمرسوا على إدارتها . وتؤكد الوثائق البريطانية أن الشيخ أحمد الجابر رفض عروض المقيم البريطاني في الخليج التي قدمت له عن طريق الوكيل السياسي في الكويت بتعيين مستشار بصفة مؤقتة أو دائمة للمساعدة في تنظيم الإدارة الجمركية ، وقد ألمح الوكيل السياسي البريطاني في الكويت في رسالته إلى الشيخ أحمد الجابر بتاريخ ٩ يناير ١٩٣٩ - بناء على توجيهات المقيم البريطاني في الخليج - بأنه منذ بضعة سنين زار مسقط والبحرين اختصاصي بشئون الجمارك من الهند وبقي هناك لأشهر قلائل ، واقترح مشروعا لإعادة تنظيم الجمارك المحلية ، وكانت نتائج تنفيذ هذا المشروع ممتازة للغاية بحيث زاد مدخول تلك الحكومات دون فرض زيادة في الرسوم ، ومن الممكن على حد ما جاء في رسالته أن تنتفع الكويت أيضا من زيارة كهذه ، بيد أن الشيخ أحمد

الجابر كتب إلى الوكيل السياسي البريطاني في ١٤ يناير ١٩٣٩ بأنه ليس هناك ثمة حاجة لإدارة الجمارك الكويتية لخبير لتنظيم شئونها كما أشار بذلك المقيم البريطاني في الخليج [١] .

جدير بالذكر أن عهد الشيخ أحمد الجابر ١٩٢١-١٩٥٠ شهد تنظيم الإدارات الحكومية بصفة عامة ، وإدارة الجمارك الكويتية بصفة خاصة في اتجاه التحديث ، والتخلص مما علق بها من أنظمة تقليدية . ولعل أهم ما يميز التطور في نظم الإدارة الحكومية إنشاء العديد من المجالس المحلية المتخصصة التي كان الثقل السياسي والاقتصادي فيها واضحا للتجار الذين تحملوا الأعباء المالية للكويت آنذاك . وكان من أهم تلك المجالس المجلس البلدي الذي تأسس في عام ١٩٣٤ وحقق العديد من الإنجازات فيما يتعلق بالمرافق العامة ، وذلك على الرغم من ضيق موارده المالية ، حيث لم تتعد ميزانيته السنوية أكثر من خمسة وأربعين ألف روبية كانت إدارة الجمارك الكويتية تساهم فيها بنصف في المائة من

---

(١) انظر بصدد ذلك الرسالتين المتبادلتين بين الوكيل السياسي في الكويت بتاريخ ٢ يناير ١٩٣٩ - ١٧ ذو القعدة ١٣٥٧هـ ورد الشيخ أحمد الجابر في ١٤ يناير ١٩٣٩ .

Records of Kuwait vol II Internal Affairs 1921-1950. Archive Editions 1989

الضرائب الجمركية المحصلة على الواردات ، والتي كانت لا تتعدى حصيلتها آنذاك مائتي ألف روبية سنويا . كما اعتمدت العديد من الإدارات الحكومية على الموارد الجمركية التي كانت تشكل دخلا رئيسيا للكويت قبل تدفق الثروة النفطية بها .

وعلى الرغم من الأزمة الاقتصادية العالمية فقد استطاعت الكويت أن تتغلب عليها بفضل ضرائبها الجمركية المنخفضة على الواردات وتجارة المرور التي ساعدت على رواج التجارة ، هذا بالإضافة إلى أنه لم تكن هناك ضريبة تفرض على الصادرات ، وذلك باستثناء البضائع التي كانت تأتي من داخل شبه الجزيرة العربية كالزبدة وجلود الحيوان المدبوغة والصوف وغيرها ، حيث كان يتم تقاضي أربعة في المائة من قيمتها بمثابة رسوم جمركية إذا ما أعيد تصديرها(١) . ومن ناحية أخرى فقد أدى تحول الكويت إلى إمارة حديثة إلى ازدياد احتياجات سكانها إلى كميات أكثر من المواد الغذائية . كما أدت التحولات الحديثة في المجتمع الكويتي إلى دخول أصناف جديدة من البضائع غير التقليدية من

(1) The Persian Gulf Trade Reports, Reports on the Trade of Kuwait 1st April 1925 to 31st March 1926 by Major J. C. More Political Agent, Kuwait

قبل العديد من الدول الأوروبية ، إضافة إلى اليابان والولايات المتحدة الأمريكية وغيرها(١) .

ولعل أهم ما ينبغي الإشارة إليه أن الموارد الجمركية أسهمت في وضع أسس النهضة التعليمية التي شهدتها الكويت في حقبتي الخمسينيات والستينيات . إذ إن ازدياد الإقبال على التعليم جاء في الوقت الذي تدهورت فيه الأوضاع الاقتصادية ، ومن ثم رأى عدد من القائمين على شئون التعليم ضرورة وضعه تحت الإشراف والإنفاق الحكومي وأن تكون له موارد مالية ثابتة . وتحقيقا لذلك بادر هؤلاء بمقابلة الشيخ أحمد الجابر وطالبوه بتخصيص ميزانية للتعليم ، واقترحوا رفع الضريبة الجمركية إلى نصف في المائة على الواردات التي تأتي إلى الكويت لكي تصبح من أربعة ونصف في المائة إلى خمسة في المائة بحيث تخصص تلك الزيادة لميزانية التعليم . وقد وافق الشيخ أحمد الجابر على ذلك الاقتراح بيد أنه اشترط موافقة التجار عليه ، وحين عرض الاقتراح على مجموعة من كبار التجار وافقوا عليه في يولية ١٩٣٦ . وقد ترتب على تلك الزيادة أن تجمع في صندوق الجمرك لصالح ميزانية التعليم نحو ثلاثة وستين ألف روبية ، ومنذ ذلك التاريخ بدأ التعليم في الكويت يسير

(1) Ibid. Report on the trade of Kuwait 1934-1935, Archive Editions 1987, p.2

بخطوات أسرع وأكثر تنظيما وصولا إلى الاتجاه الصحيح ، ومن ثم كان لابد من تشكيل هيئة رسمية تشرف عليه وتتولى كافة شئونه ، فتم إنشاء مجلس المعارف في أكتوبر ١٩٣٦ بعد أن ضمنت له الحكومة موردا ثابتا ، وبإنشاء ذلك المجلس انتقلت العملية التعليمية من القطاع الأهلي إلى القطاع الحكومي ، إذ أصبحت الحكومة من الناحية الفعلية هي المسئولة عن شئون التعليم سواء بالإشراف عليه أو العمل على تطويره . وقد نشط المجلس في استقدام البعثات التعليمية من البلدان العربية ، وزيادة عدد المدرسين وإنشاء العديد من المدارس ، ونتيجة لذلك تم افتتاح المدرسة الشرقية والقبلية ومدرسة للبنات . وهكذا أسهمت الموارد الجمركية في بدء النهضة التعليمية الحديثة التي لم تلبث أن شهدت طفرة كبيرة على أثر تدفق موارد النفط ، والتخلص من القيود المالية المحدودة التي كانت مفروضة على ميزانية التعليم . ومن ناحية أخرى ساعدت الموارد الجمركية على تطوير المرافق العامة والخدمات الصحية ، ولعل ذلك مما دفع الشيخ أحمد الجابر إلى زيادة الرسوم الجمركية التي كانت لا تتعدى ٤٪ على تجارة الواردات لتصل إلى ٦٪ لمواجهة تلك المتطلبات ، فبالإضافة إلى ما خص التعليم من نصف في المائة ، خصص لبلدية الكويت نصف في المائة أيضا وللخدمات الصحية ١٪ . ومن الواضح أن

الموارد الجمركية كانت تشكل الدخل الأساسي للكويت في ظل الأزمة الاقتصادية العالمية والتدهور الذي طرأ على تجارة اللؤلؤ في تلك الفترة[1] . وعلى الرغم من الجهود التي بذلت في الثلاثينيات لإصلاح نظم الحكم والإدارة ، إلا أن تلك الجهود لم تكن تتفق وطموح الكويتيين ، حيث ساد بينهم شعور بعدم كفاءة النظام الإداري وعجز المرافق العامة وعدم وجود نظام سليم للجمارك التي كان من المفترض أن تكون من أهم المرافق الحيوية لمجتمع الكويت التجاري .

وقد عبر المجلس التشريعي الذي تأسس في يولية من عام ١٩٣٨ عن تلك المساوئ وحاول وضع علاج لها ، حين قرر تحويل الموارد الجمركية إلى الميزانية العامة مع تحديد جزء منها لدفع المخصصات المالية لأفراد الأسرة الحاكمة . وعلى الرغم من قصر الفترة التي انعقد فيها المجلس والتي لم تتجاوز ستة أشهر ، إلا أنه عمل في خلالها على إعداد مشروعات القوانين التي كانت تهدف إلى الإصلاح والتنظيم ، فضلا عن تأسيس العديد من الدوائر الحكومية التي استمرت تؤدي دورها حتى بعد حل المجلس ، حيث ظل التنظيم الحكومي يقسم إدارة البلاد إلى دوائر ، كل دائرة تختص بنشاط معين ولكل منها رئيس ومدير عام ، وكانت

(١) إبراهيم عبده ، دولة الكويت الحديثة ، القاهرة ١٩٦٢ ، ص ١٣٥ .

تلك الدوائر أساس التنظيمات الحكومية التي وضعت للكويت بعد حصولها على الاستقلال الرسمي في يونية ١٩٦١ (١) .

وليس من شك في أن القصور الذي أظهره المجلس التشريعي في كثير من المجالات ، كان دافعا للشيخ أحمد الجابر للقيام بالعديد من الإصلاحات الإدارية ، ففيما يتعلق بالإدارة الجمركية عمل على إلغاء الضرائب الجمركية التي كانت مفروضة على تجارة الصادرات ، والتي كان يتم تحديدها بشكل عشوائي . وحرص على وضع اللوائح المالية والتخلص من الموظفين المنحرفين من رجال الجمارك ، ومن سلطات الجباة الجائرة التي كانت في غير صالح التجارة ، إلى جانب إلغاء الامتيازات والاحتكارات التي منحت للقلة بينما حرمت منها الشريحة النامية من التجار(٢) . كما اهتم بإنشاء مبنى جديد لإدارة الجمارك يليق بمكانة الكويت التجارية . وفضلا عن ذلك فقد أدى وصول الخطوط الجوية الإمبريالية البريطانية إلى الكويت إلى حدوث تطور جديد في الإدارة الجمركية من حيث إنشاء مركز جمركي في مطار الكويت من

(١) يعقوب يوسف الغنيم ، أحمد البشر الرومي - قراءة في أوراقه الخاصة ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ١٩٩٧ ، ص ٤٥ .

(2) F.O. 371/21832 Administrative Reforms 1938.

أجل التعامل مع السلع والبضائع القادمة عن طريق الجو (١) .

كانت الجهود التي بذلها الشيخ أحمد الجابر في تطوير الإدارة الجمركية بصفة خاصة والإدارة الحكومية بصفة عامة مقدمة للتطور الكبير الذي أحدثه الشيخ عبد الله السالم الصباح ١٩٥٠-١٩٦٥ في التنظيم الحكومي بإنشائه للمجلس الأعلى الذي أصبح يتشكل من رؤساء الدوائر الحكومية المختلفة ، ولعل أهمية ذلك المجلس أنه قضى على التخبط في أعمال تلك الدوائر وحرص على التنسيق فيما بينها . وقد ظل المجلس الأعلى يمارس مسئولياته حتى استقلال الكويت في عام ١٩٦١ حين برزت الدعوة إلى قيام وزارات مسئولة ومؤسسات دستورية ، ومن ثم أنشئت وزارة الجمارك والموانى التي عهد بها إلى الشيخ خالد بن عبد الله السالم الذي كان أول من تولى تلك الوزارة التي اعتبرت أقدم الوزارات في تاريخ الكويت ، وذلك على أساس أنها بدأت كنواة إدارية صغيرة على عهد الشيخ مبارك الصباح ثم ضمت إلى وزارة المالية فيما بعد .

ولما كان عهد الشيخ عبد الله السالم يتواكب مع تدفق الثروة

(1)The Persian Gulf Trade Reports 1905-1940, Archive Editions 1987, Kuwait II 1925-1940 - See Report on the Trade of Kuwait 1934-1935.

النفطيـة على الكويت فلـم يعـد هناك مـبـرر للزيـادة التي طرأت عـلى التعريفة الجمركية على عهد الشيخ أحمد الجابر ، ومن ثم أعيد تخفيض الضريبة الجمركية إلى معدلاتها الطبيعية التي اعتادتها الكويت . وليس من شك في أن السياسة الجمركية المنخفضة كانت عاملا مهما من عوامل النمو المطرد لحجم التجارة الخارجية وزيادة حجم الواردات بصفة خاصة نتيجة الارتفاع المتزايد لمستوى دخل الأفراد وارتفاع الطلب على السلع الاستهلاكية .

وقد حرص الشيخ عبد الله السالم منذ توليه الحكم على وضع أول نظام للجمارك في ١٥ مايو ١٩٥١ الذي حدثت به العديد من التطورات التي كان من أبرزها ظهور أقسام جديدة ألحقت بجمارك الكويت ومن بينها قسم الخفر الجمركي لمكافحة التهريب الذي احتوى على فرق خاصة لحراسة الشواطئ ومراقبة السفن والبواخر وتأمين الحدود البرية ومراقبتها من مهربي المخدرات أو من الانتهاكات الحدودية . وبالإضافة إلى ذلك ظهرت العديد من المراكز والدوائر الجمركية نتيجة التطور الذي حدث في الكويت ومن بينها جمرك المطار والأحمدي ، كما أدى تعيين الحدود بين الكويت وجيرانها العراق والمملكة العربية السعودية إلى إنشاء مراكز جمركية على تلك الحدود ومن بينها جمرك الأطراف والمطلاع

لتسجيل جميع السيارات القادمة أو المغادرة . وفضلا عن ذلك فقد تم تطوير المراكز الجمركية بإنشاء مكاتب لوكلاء التجار وساحات ومستودعات كبيرة أعدت لتخزين البضائع إضافة إلى الحجر البيطري على الماشية المستوردة ومراكز للخفر[1] . كما زودت المراكز الجمركية بمكاتب خاصة بالحجر الصحي حيث تقوم تلك المكاتب بتنفيذ الإجراءات الصحية التي تضعها منظمة الصحة العالمية واتخاذ الإجراءات الوقائية بشأن القادمين والمغادرين عن طريق منافذ الكويت البحرية والبرية والجوية[2] .

وقد قامت جمارك الكويت بدور إيجابي في مقاطعة إسرائيل إذ كانت الكويت من أوائل الدول العربية التي تجاوبت مع القرارات العربية التي اتخذت بشأن مقاطعة إسرائيل وفرض الحصار الاقتصادي عليها ،ومن ثم زودت المراكز الجمركية عن طريق مكتب مقاطعة إسرائيل الذي أنشئ في الكويت بأسماء الشركات التي تتعامل مع إسرائيل ووضعها في القائمة السوداء ووقف التعامل معها أو مع بواخرها أو طيرانها ، إلى جانب مصادرة المطبوعات أو الأفلام التي تحتوي على دعاية

---

(١) قدري قلعجي ، أضواء على الكويت ، القاهرة ١٩٦٢ ، ص ٢٣٤ .

(٢) إبراهيم عبده ، مرجع سبق ذكره ، ص ٨ .

لإسرائيل ، وفضلا عن ذلك فقد عهد إلى المراكز الجمركية بمنع دخول البضائع الإسرائيلية ، وذلك بالتدقيق في تصديق غرفة التجارة والصناعة على شهادة المنشأ لمواجهة الحيل التي اعتادت إسرائيل القيام بها من أجل إدخال منتجاتها(١) .

ولم يقف الأمر عند إنشاء المراكز الجمركية أو تطويرها ، وإنما كان الاهتمام إلى جانب ذلك بتطوير الموانى الكويتية لكي تتناسب مع أهمية الكويت التجارية . وكان ذلك التطوير يعد من أهم الإنجازات التي وضعت في مجال حركة التجارة الخارجية إذ لم يكن للكويت حتى عام ١٩٥٨ - برغم صلاحية مياهها لرسو السفن الكبيرة - موانى تواجه التقدم الذي حدث في بناء السفن والبواخر الحديثة . وكان من المعتاد أن تقف السفن في عرض البحر على بعد خمسة كيلومترات من الشاطئ في انتظار السفن الصغيرة لتفريغها ، وكان هذا عملا مثبطا للعزائم فضلا عن أنه كان يكلف جهدا زائدا ، في وقت كانت فيه الحركة التجارية تتقدم بخطوات مذهلة(٢) . ومن ثم عنيت وزارة الجمارك والموانى باستدعاء العديد من الخبراء العالميين الذين وضعوا التصاميم الخاصة لميناء

(١) قدري قلعجي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٣٤ .
(٢) إبراهيم عبده ، مرجع سبق ذكره ، ص ١٣٩ .

الشويخ ليصبح منذ بداية الستينيات من أبرز الموانـي في الكويت ، إضافة إلى مـيناء الكويت الرئيـسي الذي انتـهى العـمل من تطويره في مـايو ١٩٦٠ . وقد زودت الموانى الكويتية بأحـواض ضخمة للإرساء إلى جانب عشرات من الروافع الكهربائية التي تسير على خطوط حديدية ، وباستطاعة بعضـها حمل ستة أطنان من البضائع دفعة واحدة ، بالإضافة إلى الروافع المتحركة الموزعة على الأرصفة لتفريغ حمولات السفن ، وصف البضـائع في داخل المخازن والمستودعات[١] . كذلك أجريت العديد من التطويرات في ميناء الأحمدي في عام ١٩٥٩ ، ومن المعروف أن ذلك الميناء يعد أكبر ميناء لتصدير النفط في العـالم ، وإن كـانت الكويت لا تستفيد منه كثيرا في النواحي التجارية [٢] .

وليس من شك في أن استقلال الكويت في عام ١٩٦١ كان منطلقا مهما خطت الكويت على أثره خطوات أكثر إيجابية في نهضتها الحديثة ، مع ملاحظة أن إلغاء اتفاقية ١٨٩٩ التي عقدت بين بريطانيا والكويت في عـام ١٩٦١ لم تكن هي المنشئ الوحيد للاستقلال ، إذ إن الكويت

(١) المصدر نفسه ، ص ١٤٠ .
(٢) قدري قلعجي ، مرجع سبق ذكره ، ص ٢٣٣ - ٢٣٤ .

كانت تمارس استقلالها الذاتي منذ أن استقر آل صباح بحكمها في السنوات الأولى من القرن السابع عشر .

وقد استطاعت الكويت أن تحقق منذ استقلالها تطورا ملحوظا في إدارتها الجمركية ، التي رسمت في إطار الخطة العامة للتنمية الاقتصادية بهدف تحقيق الأهداف التي من شانها أن تكون عنصرا فاعلا في توجيه الاقتصاد القومي ، إذ تميزت السياسة الجمركية بالمرونة من حيث تبسيط الاجراءات وعدم تعقيدها ، إلى جانب استصدار التشريعات والقوانين واللوائح على سائر أعمال ومعاملات الجمارك ، التي يتم بمقتضاها التعاون بين الإدارة الجمركية ومؤسسات الدولة المختلفة ، وخاصة فيما يتعلق بأجهزة الرقابة والأمن العام والحجر الصحي وغيرها .

ولعل أهم ما تحرص عليه الجمارك الكويتية أن تكون المواد المستوردة مطابقة للمواصفات العالمية فضلا عن التحقق من مناسبة أسعارها ، وأن تكون المواد الغذائية على وجه الخصوص مستوفية للشروط الصحية من حيث صلاحيتها . كما تقوم الإدارة الجمركية بتحديد الأصناف التي يحظر استيرادها أو تصديرها وتوقيع العقوبات والغرامات أو التصالح والتحكيم فيما يتعلق بالتهرب الجمركي ، وتقرير الإعفاءات من الرسوم الجمركية على الأجهزة العلمية والطبية والتعليمية

وكل ما من شأنه أن يساعد على التقدم في النواحي العلمية والثقافية والتكنولوجية .

مشاركة الكويت في الاتفاقيات الجمركية الإقليمية والدولية

أدت التطورات السياسية والاقتصادية التي شهدتها الكويت حتى قبل حصولها على الاستقلال السياسي إلى مشاركتها الإيجابية في أنشطة الجامعة العربية وهيئة الأمم المتحدة ، وخاصة فيما يتعلق بالجوانب الاقتصادية حيث برز دورها واضحا في مجلس الوحدة الاقتصادية التابع لجامعة الدول العربية ، و في المنظمات الاقتصادية التابعة لهيئة الأمم المتحدة .

وبالإضافة إلى ذلك فقد حرصت الكويت على المشاركة في الاتفاقيات الاقتصادية العربية والإقليمية والدولية ، هذا فضلا عن الاتفاقيات الاقتصادية الثنائية التي عقدت بينها وبين بعض الدول المجاورة لها ، ومن بينها الاتفاقية التجارية التي عقدت بينها وبين المملكة العربية السعودية في عام ١٩٤٢ السابق إشارتنا إليها ، والاتفاقية التجارية التي عقدت بينها وبين العراق في أكتوبر من عام ١٩٦٤ ، وكانت تنص على معاملة تفضيلية للسلع المحلية وإعفائها أو تخفيض الضرائب الجمركية

عليها (١) ، غير أنه نظرا لاختلاف النظم السياسية والاقتصادية بين الدولتين وعدم صدق النوايا العراقية فلم يكن لتلك الاتفاقية مردود إيجابي . كذلك تجدر الإشارة إلى الاتفاقية التجارية التي عقدتها الكويت مؤخرا مع الجمهورية الإسلامية الإيرانية في أكتوبر ١٩٩٩ وتنص على التعاون التجاري وحرية نقل البضائع عن طريق البحر من المنطقة الحرة في الكويت إلى المناطق التجارية الحرة في إيران ، ويرجى لتلك الاتفاقية النمو وخاصة في ظل التقارب الذي تشهده العلاقات بين الدولتين في وقتنا الحاضر (٢) .

ورغبة من الكويت في تعزيز التعاون الاقتصادي بينها وبين الدول العربية فقد انضمت إلى الاتفاقيات الجماعية التي وافق عليها مجلس الوحدة الاقتصادية التابع لجامعة الدول العربية ، ومن بين تلك الاتفاقيات اتفاقية خاصة بتسهيل سبل التبادل التجاري وتنظيم تجارة المرور «الترانزيت» ، كذلك صادقت على اتفاقية الوحدة الاقتصادية التي وافق عليها مجلس الوحدة الاقتصادية العربية في يونية ١٩٥٧ ، والتي

(١) سعد ماهر حمزة ، التكامل الاقتصادي العربي ، مزاياه وشروطه المقترحة ، من أعمال الندوة العلمية لمركز دراسات الخليج العربي جامعة البصرة ٢٩ - ٣١ آذار ١٩٧٥ ، الكتاب الثاني ، بغداد ١٩٧٥ .

(٢) الحياة ، لندن ٢٩ أكتوبر ١٩٩٩ .

استهدفت حرية انتقال الأشخاص ورؤوس الأموال والسلع الإنتاجية وإقامة سياج جمركي موحد عليها ، أو إعفاءها من الرسوم والضرائب الجمركية بهدف إقامة منطقة تجارية حرة بين الدول العربية ، تمهيدا لإقامة السوق العربية المشتركة التي شاركت الكويت في التوقيع على الاتفاقية الخاصة بإنشائه في عام ١٩٦٤ ، وإن كانت الأهداف التي نصت عليها الاتفاقية لم تأخذ سبيلها إلى حيز التنفيذ حتى وقتنا الحاضر ، ولا تزال فرص نجاحها ضئيلة ، بسبب تباين الأنظمة السياسية والاقتصادية للدول العربية المشاركة فيها (١) .

وقد أدركت الكويت بما توافر لديها من خبرات تجارية وجمركية أنه على الرغم من أن المقومات الأساسية للوحدة الاقتصادية العربية تبدو متوافرة من حيث وحدة الدين واللغة والمصير والشعور الوطني ، إلا أن العواطف وحدها لا تكفي وبالتالي فإن الوصول إلى الأهداف التي تسعى إليها الجامعة العربية من وراء إنشاء السوق العربية المشتركة تحتم أن تكون الأنظمة الاقتصادية للدول العربية المشاركة في السوق متشابهة أو على

(١) عبد المجيد المناصرة ، النظام العربي بعد أزمة الخليج - ضرورة التحديث - من أعمال ندوة مستقبل العلاقات العربية العربية بعد تحرير الكويت ٢٦ - ٢٨ مايو ١٩٩٧ ، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية ، الكويت ١٩٩٨ ، ص ٣٩٤ .

الأقل متقاربة فيما بينها . ولم يلبث أن تحقق صدق هذا الإدراك حين ظهرت الثغرات واضحة في اتفاقية السوق العربية المشتركة التي فتحت الباب للدول الأعضاء التي تأخذ بنظام الحماية الجمركية إلى طلب الاستثناء من تخفيض التعريفة الجمركية الموحدة على قوائم عديدة من السلع والبضائع . وقد كثرت تلك القوائم إلى درجة قيام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية بتشكيل لجنة للاستثناءات التي انتهت بقبول الطلبات المقدمة إليها إذا كانت تستند إلى حماية الصناعة المحلية أو حماية الإيرادات الجمركية ، حتى صارت الاستثناءات من التعريفة الجمركية الموحدة هي الأصل والتعريفة الموحدة هي الاستثناء . وترتب على ذلك أن أصبحت اتفاقية السوق العربية المشتركة ضعيفة وغير مجدية لعدم تجانس النظم الاقتصادية بين الدول الموقعة عليها (١) .

(١) سعد ماهر حمزة ، دراسة سبق ذكرها ، انظر أيضا مجلس الوحدة الاقتصادية العربية - التجارة الخارجية لدول مجلس الوحدة الاقتصادية والسوق العربية المشتركة ١٩٦٥ - ١٩٦٨ .

ارتباط الكويت بالاتفاقيات الاقتصادية لمجلس التعاون الخليجي

دفع القصور الذي انتاب الاتفاقيات الاقتصادية العربية الكويت لتكون أكثر ارتباطا بالاتفاقيات الاقتصادية التي أقرت من قبل مجلس التعاون لدول الخليج العربية التي تتماثل دوله إلى حد كبير في أنظمتها السياسية والاقتصادية . ومن المعروف أن الكويت كان لها دور مميز في إنشاء ذلك المجلس وإبرازه إلى حيز الوجود . وقد نص النظام الأساسي للمجلس الذي تم التوقيع عليه في قمة أبو ظبي في مايو ١٩٨١ على تطوير التعاون بين دله وتنمية علاقاتها وتحقيق التنسيق والتكامل وتعميق الروابط القائمة بين شعوبها في مختلف المجالات ، وإنشاء المشروعات المشتركة ووضع أنظمة متماثلة في جميع الميادين وخاصة الميادين الاقتصادية (١) .

وتعد الاتفاقية الاقتصادية التي وافق عليها مجلس التعاون لدول الخليج العربية والتي تم التوقيع عليها في قمة الرياض في عام ١٩٨٢

---

(١) انظر المادة الرابعة من النظام الأساسي لمجلس التعاون لدول الخليج العربية ، وكذلك الدراسة المعنونة « مجلس التعاون الخليجي وتسعة عشر عاما من المصير المشترك » ، سجل الأحداث الجارية لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي ، العدد الثاني عشر من أكتوبر - ديسمبر ١٩٩٩ ، ص ٥٠ .

النمـوذج الذي ينبـغي اتخـاذه على النطـاق العـربي الشـامل ، إذ قـامت الاتفاقية على أساس تنمية وتوسيع وتدعيم الروابط الاقتصادية بين دول المجلس وتوحيد سياساتها المالية والاقتصادية والتجارية والنقدية والنظم الجمركية المطبقة بها ، كما قامت في الوقت نفسه على مفهوم منطقة التجارة الحرة التي تتمتع فيها موارد الدول الأعضاء في المجلس بحرية الحركة عبر الحدود السياسية ، وتنفيذا لما نصت عليه الاتفاقية أقام مجلس التعاون الخليجي منطقة للتجارة الحرة في عام ١٩٨٣ ، وفضلا عن ذلك فقد وافقت دول المجلس على إقامة اتحاد جمركي يقوم على أساس توحيد التعريفة الجمركية (١) . وبموجب البرنامج الزمني الذي وضع للنظام الجمركي الموحد الذي تحددت نهايته بشهر مارس عام ٢٠٠١ ، تم الانتهاء من تصنيف السلع المختلفة و تحديد نسب الرسوم الجمركية عليها في نهاية عام ١٩٩٩ . كما يجرى العمل بنقطة الدخول الواحدة للبضائع الأجنبية و الاتفاق من حيث المبدأ على التحصيل المشترك

---

(١) مجلة الرياض ٢١ - ٢٧ نوفمبر ١٩٩٩ العدد ١٠٣٣ ، مقابلة صحافية مع الشيخ جميل الحجيلان الأمين العام لمجلس التعاون لدول الخليج العربية حول انعقاد قمة الرياض وقضايا أخرى ، سجل الأحداث الجارية لمنطقة الخليج العربي والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي ، العدد الثاني عشر ، ص ١١٩ - ١٢١ ، انظر أيضا ميمونة خليفة الصباح ، العدوان العراقي على الكويت والعلاقات العربية العربية ، من أعمال ندوة العلاقات العربية العربية بعد تحرير الكويت ٢٦ - ٢٨ مايو ١٩٩٧ ، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية ، الكويت ١٩٩٨ ، ص ١٢٢ .

للرسوم الجمركية . وليس من شك في أن الجهود التي بذلت ، أو التي لا تزال تبذل تعد نقلة تاريخية مهمة في سبيل إقامة سوق خليجية مشتركة ، و هي المرحلة الأساسية على طريق تحقيق التكامل الاقتصادي لدول الخليج العربية .

ومن خلال تعامل الكويت مع دول مجلس التعاون كتجمع يهدف إلى دعم الترابط و التكامل الاقتصادي و تعزيز التجارة بين أعضائه ، فإنها تتعامل من خلاله أيضا مع العالم الخارجي ، حيث شاركت في المباحثات التي قامت بينه وبين الولايات المتحدة الأمريكية و اليابان والمجموعة الاقتصادية لدول الاتحاد الأوروبي . و تنفيذا لاتفاقية التجارة الحرة بين مجلس التعاون الخليجي والاتحاد الأوروبي تم الانتهاء من تقسيم المنتجات التي سوف تشملها التعريفة الجمركية الموحدة إلى ثلاث فئات بهدف اتخاذ قرار بشأن معدلات الرسوم الجمركية الخاصة بها ، كما تم الاتفاق على محاربة تهريب المخدرات والإنتاج غير المشروع [1] .

---

(١) انظر البيان المشترك الصادر إثر ختام اجتماعات الدورة التاسعة للمجلس الوزاري المشترك بين دول مجلس التعاون الخليجي والاتحاد الأوروبي ٢ نوفمبر ، الخليج ، دولة الإمارات العربية المتحدة ٣ نوفمبر ١٩٩٩ .

انضمام الكويت لاتفاقية الجات ولمنظمة التجارة العالمية

إدراكا من الكويت بأن التوسع في التجارة العالمية يعزز من فرص النمو الاقتصادي والرخاء والسلام العالمي ، فقد انضمت في عام ١٩٦٦ إلى الاتفاقية العامة للتعريفة والتجارة General Agreement For Tariffs and Trade التي يرمز لها اختصارا بالجات GATT[1] ،والتي نشأت في عام ١٩٤٨ كإحدى الوكالات المتخصصة التابعة لهيئة الأمم المتحدة ، و قصد بها أن تكون اتفاقية مؤقتة تسبق ظهور منظمة التجارة العالمية World Trade Organization التي يرمز لها اختصارا بـ WTO[2] .وقد استهدفت اتفاقية الجات الحد من الحواجز التجارية المتعلقة بالتعريفة الجمركية و غيرها من القيود الإدارية وذلك على أساس المعاملة بالمثل [3] . ومما يلفت الانتباه أن الكويت سبقت غيرها من دول مجلس التعاون في الانضمام إلى تلك الاتفاقية ، إذ لم تنضم إليها البحرين إلا في عام ١٩٩٣ ، ولم تنضم إليها قطر و دولة الإمارات العربية

---

(1) Mohammed Selim , Gatt and the impact on GCC, Emirates Center for Strategic Research and Studies, Series No 3 , p 15.

(٢) محمد طلعت الغنيمي ، التنظيم الدولي ، الإسكندرية ١٩٧٤ ، ص ١٠٣٧ - ١٠٣٨ .

(3) Mohammed Selim , op cit., p.15.

المتحدة إلا في عام ١٩٩٤ ، بينما لا تزال المملكة العربية السعودية وسلطنة عمان تسعيان في الانضمام إليها(١) . و من خلال عضوية الكويت لاتفاقية الجات ستكون من بين الأعضاء المؤسسين لمنظمة التجارة العالمية ، وسوف تعامل من خلال عضويتها معاملة الدولة الأولى بالرعاية فيما يتعلق بصادراتها للدول الأعضاء في منظمة الجات أوفي منظمة التجارة العالمية عند ظهورها ، وبالتالي ستكون الكويت في مأمن من أية معاملة تمييزية في الأمور المتعلقة بتجارتها الخارجية ، مع التزامها في الوقت نفسه بمعاملة غيرها من الدول بنفس المعاملة ، و عدم زيادة الرسوم الجمركية على الواردات القادمة إليها من تلك الدول .

وليس من شك في أن الحقوق التي كفلتها اتفاقية الجات أو التي ستكفلها منظمة التجارة العالمية ستعود بالنفع على الكويت ، إذ إنها لن تفقد شيئا بسبب ما تميزت به من حرية التجارة وانخفاض معدلات رسومها الجمركية ، بينما سيتاح لها من خلال عضويتها للجات ولمنظمة التجارة العالمية فرصة دخول أسواق الدول المتقدمة والنامية على أساس غير تمييزى ، وخاصة عندما تزيد من صادراتها الخارجية ، و هو ما تتجه إليه سياستها الاقتصادية في الوقت الحاضر (٢) .

(1) Ibid., p. 1-3.
(2) Ibid .,p.27.

ولعل ما ينبغي أن نؤكد عليه في ختامنا لتلك الدراسة أن الكويت بحريتها التجارية و بأنظمتها الجمركية المعتدلة ، قد سبقت بقرون ثلاثة ما يتجه إليه العالم في عصرنا الحاضر من الدعوة إلى تطبيق أنظمة تجارية حرة وتخفيضات جمركية كانت الكويت قد درجت عليها منذ نشأتها .

المصادر والمراجع

أولا : الوثائق العربية والأجنبية :

- العربية

* التجارة الخارجية لدول مجلس الوحدة الاقتصادية العربية والسوق العربية المشتركة ١٩٦٥-١٩٦٨ .

* النظام الأساسي لمجلس التعاون لدول الخليج العربية .

* البيان المشترك عن اجتماعات الدورة التاسعة للمجلس الوزاري المشتركي بين مجلس التعاون الخليجي والاتحاد الأوروبي ٢ نوفمبر ١٩٩٩ .

-الأجنبية

(١) الوثائق غير المنشورة

– وثائق وزارة الخارجية البريطانية

- Foreign Affairs Records - General and Foreign Correspondences. FO 195/803A
- AB Kimball to the Secretary to the Government of India 23rd January 1867. FO 78/5174
- AB Kimball to the Secretary to the Government of India 23rd January 1867. FO 195/ 803A

- Memorandum Respecting Kuwait 1901. FO 371/3409
- Text of message delivered to Sheikh Salem by the Political Agent concerning Blockade. FO 371/3408
- Kuwait blockade raised 3rd Nov 1918. FO 371/1599
- Record of a meeting held at the FO on August 1932, to consider certain questions connected with Kuwait. FO 371/1608.
- Right of Kuwaiti boats to draw water from Shat El Arab, Memorandum by the Commissioner for Iraq to the Minister of Foreign affairs 13th June, 1932. FO 371/16852.
- Memorandum by Yassin Pasha handed to Sir Francis Humphrys on the customs position between Iraq and Kuwait (Confidential). FO 371/16870
- Trade blockade by Bin Saud. Correspondences between Sheikh of Kuwait and Bin Saud. FO 371/19006
- Trade blockade Conference between Kuwait and Saudi Arabia 1935. Report on Preliminary discussions. FO 371/19967
- Water Supply at Kuwait. Obstructive attitude of Iraqi Authorities. FO 371/21832
- Administrative Reforms 1938. FO 371/21832
- Memorandum on Trade Blockade of Kuwait 30th January 1939. FO 371/23266.

- Smuggling from Kuwait into Iraq, Memorandum by Major Ward PA, Kuwait 10 the May 1935. 371/18909
- Affairs of Kuwait, Reported by SA Kimball, 1901.FO 371/5108

- وثائق وزارة الهند .

- R/15/1/53 Reports on Persian Gulf, Bushire - Kuwait Affairs by Colonel S A Kembell 1901.
- R/15/5/65 Persian Gulf Residency

من الشيخ مبارك إلى الكولونيل بيرسى كوكس باليوز وقنصل جنرال الدولة البهية القيصرية الإنكليزية في خليج فارس ٢ شعبان ١٣٣١ .

Translation of a letter from the Political Resident in the Persian Gulf to Sir Mobarak Bin Sabah, Sheikh of Kuwait 7 July, 1913.

- وثائق وزارة المستعمرات البريطانية «القسم الشرقي»

Colonial Office Records- Eastern Department CO 727/Vol 5

- Njed Customs - Memorandum by the Political Agent Kuwait to the Honourable Political Resident in the Persian Gulf 12 July 1923.

(٢) الوثائق المنشورة

- Bombay Government. Selections from the Records of Bombay Government Vol XXIV Bombay 1865.
- Gooch and Temperely. British Documents on the Origins of the War 1898-1914, Vol X part II, London 1938. Convention Concernant Le Golfe Persique
- Rush, A de L . Selected and Edited by : Records of Kuwait 1899-1961, Archive Editions 1989, Vol 1 Internal Affairs 1899-1921, 25 March 1902, O'Conor to Lansdown .
- Sir N O'conor to the Marquees of Lansdowne Constantinople February 13, 1902 , Kuwait Railway
- India Office to the Under-Secretary of State FO 3rd March 1911.
- Proposed extension of Baghdad Basra Line. Participation, Capital investment, and Tariffs. Selection of terminus.
- Report with maps on the country adjacent to the Khor Abdullah, and places as terminus of the proposed Baghdad Railway by Captain E W S Mahon, July 1905, Vol 1 Internal Affairs 1921-1950, Archive Edition Editions.
- From Political Agent Kuwait to HH Sheikh Sir Ahmed Al Jabir Ruler of Kuwait 9th January 1939 - proposed customs advisor

- Translation of a letter number R/6-1124 dated 14th January 1939 from HH the ruler of Kuwait to the Political Agent Kuwait, Rejected proposal.
- The Persian Gulf Trade 1905-1940, Archive Editions 1987, vol I Kuwait 1905-1925, Trade Report for Kuwait 1906-1907 from Major S G Knox LA Political Agent Kuwait to the Secretary in Foreign Department Simla 7th July, 1907.
- Report on Trade of Kuwait 1913-1914 by W G Grey Political Agent, May 1914.
- Report on the Trade of Kuwait for the Year 1921-1922 by Major G C More Political Agent Kuwait.
- Report on Trade of Kuwait 1913-1914, The Persian Gulf Trade Reports 1905-1940. Kuwait, 1 1905-1925 Archive Editions.
- Report on Trade of Kuwait 1917, Archive Editions 1987.

ثانيا : المصادر والمراجع العربية :

- أحمد مصطفى أبو حاكمة

تاريخ الكويت - القسمان الأول والثاني من الجزء الأول- لجنة تاريخ الكويت ، الكويت ١٩٦٧

- بدر الدين عباس الخصوصي

دراسات في تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، جزءان ، الكويت ١٩٨٨

-بوندرايفسكي «غيورغي»

الكويت وعلاقاتها الدولية خلال القرن التاسع عشر وأوائل القرن العشرين ، ترجمة ماهر سلامة ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ١٩٩٤ .

- جمال زكريا قاسم

*تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر ، خمسة مجلدات ، القاهرة ١٩٩٦-١٩٩٧ .

*مختارات من وثائق الكويت والخليج العربي ، جامعة الكويت ١٩٧٢ .

-حافظ وهبه

جزيرة العرب في القرن العشرين ، القاهرة ١٩٥٦ .

- حسين خلف خزعل

تاريخ الكويت السياسي ، خمسة أجزاء ، بيروت ١٩٦٢-١٩٧٣

- خالد سالم محمد

الكويت في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر- حوادث وأخبار- الطبعة الأولى ، الكويت ١٩٩٥

-سعد ماهر حمزة

التكامل الاقتصادي العربي مزاياه وشروطه المقترحة ، من أعمال الندوة العلمية العالمية لمركز دراسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ٢٩-٣١ آذار ١٩٧٥ ، الكتاب الثاني ، بغداد ١٩٧٥

-سيف مرزوق الشملان

من تاريخ الكويت ، القاهرة ١٩٥٩

-صلاح العقاد

التيارات السياسية في الخليج العربي منذ بداية العصور الحديثة حتى أزمة ١٩٩٠-١٩٩١ ، القاهرة ١٩٩١

-عبدالعزيز الرشيد

-تاريخ الكويت- وضع حواشيه وأشرف على تنسيقه يعقوب عبدالعزيز الرشيد- بيروت ١٩٧٨

-عبدالله الصالح العثيمين

العلاقات بين الدولة السعودية الأولى والكويت ، الطبعة الثانية ، الرياض ١٤١١هـ-١٩٩٠

-عبدالمجيد المناصرة

النظام العربي بعد أزمة الخليج - ضرورة التحديث ، من أعمال ندوة مستقبل العلاقات العربية العربية بعد تحرير الكويت ٢٦-٢٨ مايو ١٩٩٧ ، مركز دراسات تاريخ الخليج والجزيرة العربية ، الكويت ١٩٩٨

-علي إبراهيم عبده

دولة الكويت الحديثة ، القاهرة ١٩٦٢

- فيلبي «سان جون»

بعثة إلى نجد ١٩١٧-١٩١٨ ، ترجمة وتعليق عبدالله الصالح العثيمين ، الرياض ١٤١٨هـ - ١٩٩٧

-قدري قلعجي

أضواء على تاريخ الكويت ، القاهرة ١٩٦٢

-لوريمر «ج .ج»

دليل الخليج - القسم التاريخي ، الأجزاء ١ ، ٣ ، ٤ ، ٦ ، والجزء الرابع من القسم الجغرافي ، ترجمة مكتب الترجمة بالديوان الأميري ، الدوحة ، الطبعة الأولى ١٩٦٧ والطبعتين التاليتين ١٩٧٠ ، ١٩٧٥

-لوشر «أ»

الكويت عام ١٩٦٨ ، ترجمة عبدالله الصانع ، الكويت ١٩٥٩

-محمد سليم

اتفاقية الجات وآثارها على دول الخليج العربي ، سلسلة محاضرات مركز

الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية ، العدد ٣ن أبوظبي ، دولة الإمارات العربية المتحدة

- مذكرات مدحت باشا ، تعريب يوسف كمال حتاتة ، القاهرة ١٣٢٥هـ

- مرتضى بن علوان

رحلة «بدون عنوان» مصورة عن النسخة المحفوظة ضمن مجموعة بمكتبة برلين تحت رقم ٦١٣٧

- مركز البحوث والدراسات الكويتية

منافذ العراق البحرية ، الكويت

- مصطفى عبدالقادر النجار

التاريخ السياسي لعلاقات العراق الدولية بالخليج العربي - دراسة في التاريخ الدولي -مركز د راسات الخليج العربي ، جامعة البصرة ١٩٧٥

- مؤسسة ا لكويت للتقدم العلمي

الكويت وجودا وحدودا ، الحقائق الموضوعية والإدعاءات التاريخية ، الكويت ١٩٩٢

-ميمونة خليفة الصباح

*العدوان العراقي على الكويت والعلاقات العربية ، من أعمال ندوة مستقبل العلاقات العربية بعد تحرير الكويت ، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية ، جامعة الكويت ١٩٩٨

* الاستقلال ظاهرة سياسية هامة في تاريخ الكويت الحديث ، مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، عدد السنة السابعة عشرة مايو ١٩٩٢

- نجاة عبدالقادر الجاسم

التطور السياسي والاقتصادي للكويت بين الحربين ١٩١٤-١٩٣٩ ، القاهرة ١٩٧٣

- وزارة التخطيط ومركز البحوث والدراسات الكويتية

الكويت والتنمية الاجتماعية . . تعاون وتخطيط ومشاركة شعبية وتوجه إنساني ، الكويت ١٩٩٥

-يعقوب يوسف الحجي

صناعة السفن الشراعية في الكويت ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ١٩٩٨

-يعقوب يوسف الغنيم

أحمد البشر الرومي- قراءة في أوراقه الخاصة ، مركز البحوث والدراسات الكويتية ، الكويت ١٩٩٧

ثالثا : المصادر و المراجع الأجنبية

- Al Bahrna, Hussein. The Legal Status of the Arabian Gulf States. A Study of their Treaty Relations and Their International Problems, University of Manchester, 1968.
- Brydges, Harford Jones. An Account of Transaction of His Majesty's Mission to the Court of Persia in the Years 1807-1811 to which is appended a brief history of the Wahabees, Two Vols, London, 1834.
- Buckingham, James. Travels in Assyria, Media, and Persia, London 1829.
- Dickson, H R P. Kuwait and Her Neighbours. London 1956.
- Hay, Robert. The Persian Gulf States, The ME Institute , Washington, 1950.
- Hyder, Ali. The Life of Medhat Pasha, London 1905.
- Ives, Edward. A Journey From Persia to England , London, 1773.
- Meade, Edward. Turkey, The Great Powers and Baghdad Railway - A Study in Imperialism, New York

- Neibuhr, Carsten. Travels Through Arabia and Other Countries in the East, Translated by Rubert Heren, two Vols, Edinburgh, 1792.
- Palgrave, W G. Narrative of Journey Through Central and Eastern Arabia, 1862-1863, London 1865.
- Parsons, Abraham. Travels in Asia and Africa, London 1808.
- Pelly, Lewis. Report on a Journey to the Wahabee Capital of Riyadh and Central Arabia, Bombay 186.
- Selim, Mohamed. The General Agreement on Tariffs and Trade GATT, and Impact on Gulf Cooperation Council (GCC). Emirates Centre for Strategic Research and Studies, Issue Number 3, Abu Dhabi UAE.
- Turkey, The Great Powers and Baghdad Railway. A Study in Imperialism, NY 1925.
- Villiers, Allan. The Sons of Sinbad, London, 1940.

رابعا : الدوريات

- البعثة ، نشرة بيت الكويت الثقافية ، القاهرة .
- الحياة ، لندن .
- الخليج ، الشارقة دولة الإمارات العربية المتحدة
- سجل الأحداث الجارية لمنطقة الخليج والجزيرة العربية وجوارها الجغرافي ، مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية - جامعة الكويت .
- السياسة - الكويت .

الفهرس